



**Estratto Rassegna Stampa Assoporti
mercoledì, 20 maggio 2020**



Prime Pagine

20/05/2020	Corriere della Sera Prima pagina del 20/05/2020	8
20/05/2020	Il Fatto Quotidiano Prima pagina del 20/05/2020	9
20/05/2020	Il Foglio Prima pagina del 20/05/2020	10
20/05/2020	Il Giornale Prima pagina del 20/05/2020	11
20/05/2020	Il Giorno Prima pagina del 20/05/2020	12
20/05/2020	Il Manifesto Prima pagina del 20/05/2020	13
20/05/2020	Il Mattino Prima pagina del 20/05/2020	14
20/05/2020	Il Messaggero Prima pagina del 20/05/2020	15
20/05/2020	Il Resto del Carlino Prima pagina del 20/05/2020	16
20/05/2020	Il Secolo XIX Prima pagina del 20/05/2020	17
20/05/2020	Il Sole 24 Ore Prima pagina del 20/05/2020	18
20/05/2020	Il Tempo Prima pagina del 20/05/2020	19
20/05/2020	Italia Oggi Prima pagina del 20/05/2020	20
20/05/2020	La Nazione Prima pagina del 20/05/2020	21
20/05/2020	La Repubblica Prima pagina del 20/05/2020	22
20/05/2020	La Stampa Prima pagina del 20/05/2020	23
20/05/2020	MF Prima pagina del 20/05/2020	24

Venezia

20/05/2020	Corriere del Veneto Pagina 8	<i>Mo. Zi.</i> 25
<hr/>		
Raddoppiano i posti su bus e vaporetti «Troppi passeggeri, allarme contagi»		

Savona, Vado

20/05/2020	Il Sole 24 Ore Pagina 10	<i>Antonio Larizza</i> 26
<hr/>		
Fincantieri rifarà il porto di Rapallo		

20/05/2020	Italia Oggi Pagina 29	27
Fincantieri rifà porto di Rapallo		
20/05/2020	Il Secolo XIX (ed. Savona) Pagina 22	28
Fincantieri ricostruirà il porto di Rapallo		
20/05/2020	Il Piccolo Pagina 20	29
Fincantieri ricostruirà il porto di Rapallo e la diga di Vado Ligure		
19/05/2020	Ansa	30
Fincantieri: Infrastructure ricostruirà porto Rapallo		
19/05/2020	Ansa	31
Porti: sindaco Rapallo, diga fondamentale per territorio		
19/05/2020	BizJournal Liguria	32
Fincantieri Infrastructure ricostruisce il porto turistico Riva di Rapallo		
19/05/2020	Corriere Marittimo	33
Fincantieri Infrastructure ricostruirà il porto di Rapallo e la diga foranea di Vado Ligure		
19/05/2020	Genova24	34
Rapallo, il porto turistico Carlo Riva sarà ricostruito da Fincantieri Infrastructure		
19/05/2020	Informare	35
All' Ati Fincantieri Infrastructure- Fincosit i lavori per lo spostamento e l' ampliamento della diga foranea del porto di Vado Ligure		
19/05/2020	Informatore Navale	36
"FINCANTIERI INFRASTRUCTURE OPERE MARITTIME" RICOSTRUIRÀ IL PORTO CARLO RIVA DI RAPALLO E LA DIGA DI VADO LIGURE		
19/05/2020	Informazioni Marittime	37
Fincantieri Infrastructure si aggiudica Rapallo e Vado Ligure		
19/05/2020	pressmare.it	38
La controllata Infrastructure ricostruirà il porto Carlo Riva		
19/05/2020	Primo Magazine	39
Infrastructure ricostruirà il porto Carlo Riva di Rapallo		
19/05/2020	Sea Reporter	40
Fincantieri ricostruirà il porto Carlo Riva di Rapallo e la diga di Vado Ligure		
19/05/2020	shippingitaly.it	41
Fincantieri costruirà (ricorsi permettendo) la diga indispensabile per Vado Gateway		
19/05/2020	The Medi Telegraph	42
Sarà Fincantieri a realizzare la nuova diga di Vado Ligure		
20/05/2020	La Stampa (ed. Savona) Pagina 39	43
Apm-Vado Gateway dai sindacati no all' intesa		
19/05/2020	Ansa	44
Porti: Vado Gateway, da Filt e Fit 'no' al nuovo integrativo		
19/05/2020	Il Vostro Giornale	45
Referendum Vado Gateway, Filt e Fit per il voto contrario: "No alle deroghe in Apm"		
19/05/2020	Il Vostro Giornale	46
Referendum Vado Gateway, la denuncia di Filt Cgil: "Grave violazione della democrazia sindacale"		
19/05/2020	Savona News	47
Referendum Vado Gateway, Filt Cgil: "Ai nostri rappresentanti in commissione impedito l' accesso al seggio"		
19/05/2020	Ansa	48
Porti: Bono, intervento sul 'Riva' segnale ripresa comparto		
19/05/2020	Savona News	49
Cgil e Cisl sostengono i lavoratori di APM: "No alle deroghe"		

Genova, Voltri

19/05/2020	Messaggero Marittimo	<i>Veizio Benetti</i>	50
Il consorzio The Alliance ripristina la rotta Asia			

19/05/2020	shipmag.it	<i>Redazione</i>	51
Yang Ming (The Alliance) reintegra 3 navi sulla rotta Asia-Med. Confermati gli scali di Genova e Spezia			
19/05/2020	shipmag.it	<i>Redazione</i>	52
Lavoro in tempo di crisi: la ripartenza di Genova e Savona. Lo stato di agitazione di Livorno, Civitavecchia e Napoli			
19/05/2020	shippingitaly.it		54
Il Sech di Genova riconquista le navi da 14.000 Teu del servizio MD1			
19/05/2020	Ansa		55
Nave ospedale a Genova, esposto alla Corte dei Conti			
19/05/2020	Ansa		56
Coronavirus: assessore, nave ospedale costa meno di 1 mln			
19/05/2020	Genova24		57
Nave ospedale, Giampedrone risponde a Salvatore: "Scelta condivisa, costi previsti"			
19/05/2020	Genova24		58
Coronavirus, lunedì arriva a Genova la nave Msc Fantasia: a bordo 8 marittimi contagiati			
19/05/2020	PrimoCanale.it		59
Coronavirus, esposto alla Corte dei Conti sulla nave-ospedale, ma la Regione non ci sta			
20/05/2020	La Gazzetta Marittima		60
Per Stazioni Marittime bilancio e nuovo consiglio			

La Spezia

20/05/2020	Il Secolo XIX (ed. La Spezia)	Pagina 32	61
L'inquinamento diminuisce ma non in calata Paita			
19/05/2020	FerPress		62
SOS-LOGistica: Testi confermato presidente per il prossimo biennio. Nuovi soci e nuovi manager per il consiglio direttivo			
20/05/2020	La Gazzetta Marittima		64
Alfredo Scalisi nuovo AD Terminal LSCT			

Ravenna

20/05/2020	Corriere di Romagna (ed. Ravenna-Imola)	Pagina 11	65
«L'investimento sul Tcr serve a tutta la regione»			
20/05/2020	Il Resto del Carlino (ed. Ravenna)	Pagina 45	66
Porto, investimento utile a tutta la regione			
19/05/2020	Ravenna24Ore.it		67
Mingozzi (Tcr): "Investimento sugli scali merci del Porto di Ravenna è utile a tutta la regione"			
19/05/2020	ravennawebtv.it		68
Mingozzi: "L'investimento sugli scali merci al Porto di Ravenna è utile a tutta la produzione"			
19/05/2020	Transportonline		69
Da RFI 48 milioni per il porto di Ravenna			
20/05/2020	Corriere di Romagna (ed. Ravenna-Imola)	Pagina 11	70
RIPARTITA LA SUPERNAVE			
20/05/2020	Avvisatore Marittimo	Pagina 1	71
A Ravenna arriva super Jolly Vanadio			
20/05/2020	Avvisatore Marittimo	Pagina 14	72
Un Jolly a Ravenna			
20/05/2020	L'Avvisatore Marittimo	Pagina 1	73
LA PRIMA VOLTA DI UNA JOLLY NEL PORTO DI RAVENNA			
19/05/2020	Informatore Navale		74
Imbarco Jolly Vanadio a Ravenna. La famiglia Messina si congratula col Gruppo Sapir			

18/05/2020	Messaggero Marittimo	<i>Redazione</i>	75
Jolly Vanadio a Ravenna per trasporto eccezionale			
19/05/2020	ravennawebtv.it		76
La Jolly Vanadio ha lasciato il porto: oltre 20 le aziende coinvolte nelle operazioni attorno all' imponente nave			
20/05/2020	La Gazzetta Marittima		77
La prima volta a Ravenna della Ignazio Messina & C.			
20/05/2020	La Gazzetta Marittima		78
Protocollo di sicurezza per il porto di Ravenna			

Livorno

20/05/2020	Il Tirreno	Pagina 22	79
La crisi dei progetti			
20/05/2020	La Gazzetta Marittima		80
Cabina di Regia Città-Porto: riunioni operative più frequenti			
20/05/2020	La Gazzetta Marittima		81
Il Decreto 'Rilancio' va bene: adesso fare di più per gli artt. 16			

Piombino, Isola d' Elba

20/05/2020	Il Tirreno (ed. Piombino-Elba)	Pagina 19	82
Guardia costiera, verifiche per il dragaggio nel porto			
20/05/2020	Il Tirreno (ed. Piombino-Elba)	Pagina 23	83
Traghetti, assegnati gli accosti per l' estate			

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

20/05/2020	Corriere Adriatico	Pagina 25	84
Strumenti in avaria e mappe scadute scatta il fermo di una nave in porto			
19/05/2020	Ancona Today		85
Problemi di sicurezza a bordo, fermata al porto la nave da carico "Titan"			
19/05/2020	FerPress		86
FVG: Pizzimenti, progetto Mimosa per collegare via mare Lignano-Grado/Marano			
19/05/2020	Messaggero Marittimo	<i>Redazione</i>	87
Ancona: Capitaneria ferma la nave 'Titan'			

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

20/05/2020	Il Messaggero (ed. Civitavecchia)	Pagina 33	88
Frasca, l' Authority demolirà lo scivolo d' alaggio: diportisti sul piede di guerra			
20/05/2020	Il Messaggero (ed. Civitavecchia)	Pagina 38	89
Fiumicino, pacchi alimentari donati alla chiesa dai portuali			

Napoli

20/05/2020	Avvisatore Marittimo	Pagina 1	90
Napoli, riapre Sant'Erasmo			

20/05/2020	Avvisatore Marittimo Pagina 14	91
<hr/>		
19/05/2020	Informazioni Marittime <i>PAOLO BOSSO</i>	92
<hr/>		
19/05/2020	Informazioni Marittime	93
<hr/>		
19/05/2020	shipmag.it <i>Redazione</i>	95
<hr/>		

Salerno

20/05/2020	L'Avvisatore Marittimo Pagina 2	96
<hr/>		

Brindisi

19/05/2020	Brindisi Report <i>MARCELLO ORLANDINI</i>	97
<hr/>		

Taranto

20/05/2020	Quotidiano di Puglia (ed. Taranto) Pagina 20	98
<hr/>		

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi e Villa San Giovanni

20/05/2020	Gazzetta del Sud (ed. Reggio Calabria) Pagina 21	99
<hr/>		
20/05/2020	L'Avvisatore Marittimo Pagina 4	100
<hr/>		
19/05/2020	shipmag.it <i>Redazione</i>	101
<hr/>		

Messina, Milazzo, Tremestieri

20/05/2020	Gazzetta del Sud Pagina 6	102
<hr/>		
20/05/2020	Gazzetta del Sud Pagina 27	104
<hr/>		

Palermo, Termini Imerese

20/05/2020	Giornale di Sicilia Pagina 23	105
<hr/>		

Focus

20/05/2020	L'Avvisatore Marittimo Pagina 3	106
<hr/>		

19/05/2020	Corriere Marittimo		107
<hr/> IMO, Linee guida anti-covid-19 per il contatto tra personale di bordo e di terra			
19/05/2020	Corriere Marittimo		108
<hr/> ECSA, Armatori europei colpiti dalla crisi - Cresce la disoccupazione dei marittimi			
19/05/2020	shippingitaly.it		109
<hr/> Indagine Ecsa: dopo il Covid-19 meno occupazione e meno investimenti in navi			
19/05/2020	Messaggero Marittimo	<i>Veio Benetti</i>	111
<hr/> Bandiera (Fedepiloti): pronti ad ogni necessità			
19/05/2020	TGCom	<i>GIUSEPPE CONTE</i>	112
<hr/> Il Coronavirus fa tremare i porti italiani: meno merci e più cinesi nella gestione dei terminal container			
19/05/2020	shipmag.it	<i>Redazione</i>	114
<hr/> Coronavirus, anche i porti inglesi si lamentano: "Pochi aiuti dal governo"			
19/05/2020	shipmag.it	<i>Redazione</i>	115
<hr/> La Spagna riammette i collegamenti via mare con l'Italia			

CORRIERE DELLA SERA

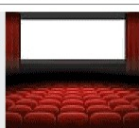
Milano, Via Solferino 28 - Tel. 02 62821
Roma, Via Campania 39/C - Tel. 06 688281

FONDATO NEL 1876

Servizio Clienti - Tel. 02 63797510
mail: servizioclienti@corriere.it

caffè motta
IL PIACERE QUOTIDIANO

DATAROOM
Cinema, teatro e concerti
Perdite per 1 miliardo e mezzo
di **R. Franco** e **M. Gabanelli** a pagina 20



Domani gratis
Sistema immunitario:
donne fragili perché più forti
di **Elena Medi**
nell'inserto in edicola



caffè motta
IL PIACERE QUOTIDIANO

Austria, Olanda, Svezia e Danimarca contestano il piano da 500 miliardi di Parigi e Berlino per fronteggiare la crisi

Scontro sul fondo europeo

Quattro Paesi del Nord si oppongono. Conte parla con Merkel e Macron: fare di più

I SIMBOLI E LE REGOLE DEL GIOCO

di **Antonio Polito**

Scegliendo il 2 giugno come data per mettere fine al lockdown della piazza, Giorgia Meloni e Matteo Salvini erano certamente consapevoli del valore simbolico della data. Oltre a essere il primo «sponte» dopo la chiusura, il 2 giugno è infatti anche l'anniversario del referendum popolare che fece nascere la Repubblica e dell'elezione della prima assemblea democratica dopo il Ventennio fascista. L'atto fondatore, dunque, delle radici comuni della cittadinanza italiana, ciò che oggi ci unisce più di ogni altra cosa: siamo tutti repubblicani, siamo tutti democratici.

Voltaire pagina fu il compito del referendum, preceduto e seguito da governi di unità nazionale in cui sedevano insieme i partiti che si sarebbero presto divisi per diventare nemici giurati, avversari «di sistema». Alle prese con la ricostruzione post-bellica, essi agirono come dietro un «velo di ignoranza»: nessuno sapeva chi avrebbe vinto le successive elezioni, dunque si misero d'accordo sulle regole comuni, la Repubblica e la Costituzione, rinviando il momento della competizione tra le fazioni. Fecero una scommessa sul bene del Paese, sperando di incassarne un giorno la posta.

continua a pagina 32



La movida dei ragazzi (che fa discutere)

Con la riapertura è tornata anche la movida (nella foto la Vucciria di Palermo): aperitivi di gruppo e mascherine di protezione assenti. Poi l'immancabile foto in Rete, con relative polemiche. I sindacati se continua così chiudiamo ancora tutto. a pagina 14 **Gramigna**

Divisioni nell'Unione Europea sul recovery fund annunciato dalla cancelliera tedesca Angela Merkel e dal presidente francese Emmanuel Macron che, ieri, hanno parlato con il premier Giuseppe Conte. Quattro Paesi del Nord si oppongono al fondo.

da pagina 2 a pagina 4

IL RETROSCENA

L'idea a sorpresa del fisco comune

di **Federico Fubini**

L'ultimo vertice franco-tedesco passato alla storia europea era stato una passeggiata lungo una spiaggia della Normandia, a Deauville, nell'ottobre del 2010. Quel pomeriggio Angela Merkel convinse l'inquilino dell'Eliseo di allora, Nicolas Sarkozy, a una linea comune sulla crisi partita dalla Grecia. Era un approccio antitetico a quello sul quale Berlino e Parigi si sono accordati lunedì.

continua a pagina 3

L'EMERGENZA

LA STORIA DEI FLAGELLI Apollo, la peste I moniti ignorati delle epidemie



Riapertura Galleria Borghese a Roma

di **Giuseppe Curigliano**

Da Apollo alla peste nera. Tutto quello che le epidemie del passato non ci hanno insegnato.

a pagina 18

IL CAPITALE UMANO

Quei bambini (raddoppiati) senza scuola

di **Giuseppe Guzzetti**

In Italia i bambini in povertà educativa prima della pandemia erano 1.200.000. Ora sono quasi raddoppiati.

a pagina 19

La giustizia Italia viva pone le sue condizioni a Palazzo Chigi

Si vota sulla sfiducia a Bonafede Il Pd avverte Renzi: rischio crisi

L'INTERVISTA IL VICEPRESIDENTE ERMINI

«Ma l'obiettivo è il Csm»

di **Giovanni Bianconi**

«Attaccano me per colpire il Csm» dice il vicepresidente del Consiglio superiore della magistratura David Ermini. «Sono stato scelto dalle correnti, ma sono imparziale».

a pagina 11



Questa mattina alle 9.30 in Senato si discuteranno due mozioni di sfiducia contro il ministro della Giustizia Alfonso Bonafede: una presentata dal centrodestra e l'altra da Emma Bonino, appoggiata da Azione e da FI. I renziani hanno avanzato alcune richieste a Conte. Ma il Pd: se passa la sfiducia si apre la crisi.

alle pagine 8 e 9

GIANNINI

MOZIONE DI SFIDUCIA AL GUARDASIGILLI

SPERIAMO BENE! HANNO GIÀ COMINCIATO A TOGLIERE I SIGILLI!



IL CAFFÈ

di **Massimo Gramellini**

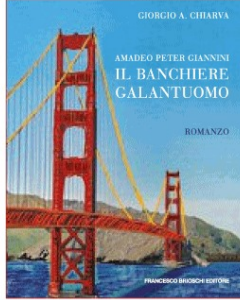
Tocca fidarsi

Non se ne esce: o si decide di vivere sotto un regime autoritario, oppure si accetta il prezzo insicuro della libertà. Lo Stato di polizia liberale non esiste in natura. Da lunedì è in corso un secondo esperimento sociale. Se il primo consisteva nel chiudersi in casa, questo riguarda gli effetti della riapertura delle gabbie. La libertà personale è passata dalla fase dell'interruttore (spenta/accesa) a quella ben più impegnativa della manopola, in cui i diritti non si sospendono: si dosano. Come sta andando? Qualcuno, specie tra i giovani, la sera alza il gomito e abbassa la mascherina. Ma al mondo c'è di tutto, compresa una buona parte di superficiali, di irresponsabili e di strafottenti. Finché restano una minoranza, si può cercare di dissuaderli piazzando qualche pattuglia davanti ai principali luoghi di ritrovo, ma andare oltre significherebbe instaurare un regime poliziesco. Proprio quello che alcuni sembrano augurarsi, magari dopo averlo deprecato nei giorni della chiusura, e lo testimonia la crescente popolarità degli sceriffi con il lanciafiamme.

È curioso come la pandemia abbia fatto cambiare verso alla retorica populista. Prima il «popolo» erano i nostri simili, vessati dalla politica. Ma da quando si è scoperto che possono contagiarsi, i nostri simili sono diventati un pericolo che si chiede alla politica di stroncare. Invece, se si è liberali sul serio, tocca fidarsi, nonostante tutto. Nonostante gli inaffidabili.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

FRANCESCO BRIOSCHI EDITORE



La grande epopea di Amadeo Peter Giannini (1870-1949), da figlio di immigrati a banchiere galantuomo. Un romanzo biografico di **Giorgio Chiarva** che appassiona e rende orgogliosi di essere italiani.

La storia dell'uomo che ha fondato la Bank of Italy, poi Bank of America. Giannini ha saputo creare una nuova idea di finanza, spinto da una straordinaria etica e da un'incrollabile fiducia nel futuro.

Foto: Italiane Sped. in A.P. - DL 35/2003 conv. L. 46/2004 art. 1, c.1, D.D. Milano
 00520
 9 771120 498068





L'effetto Covid è asimmetrico: **Macron** perde la maggioranza in **Parlamento** e scende ancora nei sondaggi. Ma non era stato il **migliore** a gestire la crisi?



Mercoledì 20 maggio 2020 - Anno 12 - n° 138
Redazione: via di Sant'Erasmus n° 2 - 00184 Roma
tel. +39 06 32818.1 - fax +39 06 32818.230



€ 1,80 - Arretrati: € 3,00 - € 11,70 con il libro "Per questo mi chiamo Gianni"
Spedizione abb. postale D.L. 353/03 (conv.in L. 27/02/2004 n. 46)
Art. 1 comma 1 Roma Aut. 114/2009

MOZIONE Pd e M5S a Iv, tentata di sfiduciarlo Bonafede, oggi si vota: se salta, addio governo

Renzi&C. provano a tenere la maggioranza in bilico sui due voti proposti da centrodestra e +Europa. Sperando in un "segnale" dal ministro sulla blocca-prescrizione e magari in qualche posto per Marattin e per la Boschi

DE CAROLIS E MARRA A PAG. 9

Mannelli



GRANDI GRUPPI Prendi i soldi e scappa Ilva: Mittal se ne rivà Fca: dividendo resta

Il gruppo franco-indiano ricorre alla Cassa integrazione senza giustificazione e si prepara a discutere l'indennizzo. Niente limiti per la ex Fiat: il blocco degli utili avrebbe fatto crollare il titolo

DI FOGGIA E PALOMBI A PAG. 10 - 11

Castigo senza delitto

MARCO TRAVAGLIO

Oggi il Parlamento promette di battere il record di ridicolaggine stabilito con la mozione "Ruby nipote di Mubarak". Infatti voterà su due mozioni di sfiducia al ministro della Giustizia Alfonso Bonafede che dicono l'una l'opposto dell'altra: quella del centrodestra lo accusa di aver fatto uscire troppa gente dalle patrie galere; quella di Più Europa (Bonino&C.) lo accusa di aver tenuto troppa gente dentro. E Italia Viva, decisiva per la loro approvazione o bocciatura, è tentata di votarne almeno una. A caso. Il fatto che l'una dia a Bonafede dello scarceratore e l'altra del carceriere è un dettaglio che non tange questi buontemponi, perché hanno letto solo il titolo. E non le motivazioni, del tutto superflue per un non-partito animato da non-idee e pieno di non-elettori. Noi siamo andati a leggere le due mozioni, scoprendo particolari davvero avvincenti.

La mozione Bonino imputa a Bonafede di non aver ancora portato "in Parlamento la riforma del processo penale". Il che è vero, ma solo perché il ddl, pronto dal giugno 2019, fu bloccato prima da Salvini e poi da Iv. Altra accusa: "un'idea puramente affittiva della pena". Niente indulti né amnistie. Ora, l'ultima autorevole proposta di indulto e amnistia venne dal presidente Napolitano, d'intesa con il premier Letta, nell'ottobre 2013. E sapete chi la bloccò? L'Innominabile, neosegretario in pectore del Pd: "Sarebbero un autogol e un clamoroso errore". La terza accusa è il decreto che "ha imposto la revisione, con effetto retroattivo" dell'escarcerazione di mafiosi: decreto appena approvato da tutta la maggioranza giallorosa, Iv compresa. La quarta accusa è "la soppressione della prescrizione dopo il primo grado di giudizio": coerente dal pulpito boniniano, ma da quello renziano proprio no, visto che il primo a lanciare l'idea nel 2014-2015 fu l'Innominabile e poi i suoi uomini in commissione Giustizia. Quindi, se i renziani votano la mozione di Più Europa, si danno almeno quattro zappe sui piedi. Ma potrebbero pure votare la mozione Lega-Fratelli d'Italia, cui s'è subito associata Forza Italia. E qui, se possibile, si ride ancor di più. Cogliamo fior da fiore: "Bonafede ha iniziato ad accettare il principio, indimostrato e scientificamente falso, del nesso di causalità tra detenzione in carcere e contagio". Poco sotto, opla: "da parte del Dap, a fronte dell'emergenza sanitaria nazionale, non sono state predisposte, all'interno degli istituti, adeguate misure di prevenzione sanitaria e anti-contagio Covid-19 a tutela di detenuti, operatori e visitatori... mettendoli tutti a grave rischio della loro salute".

SEGUE A PAGINA 24

RISALGONO I DATI SINDACI E REGIONI: "COSÌ SI RICHIUDE"

**NORD: TORNA LA PAURA
MILANO: SFUGGITI
231 MILA CONTAGIATI**

GIARELLI, MILOSA E RODANO A PAG. 2-3 E 6

- 1. VESPIGNANI: "SAREI STATO PIÙ CAUTO"
"Balleremo ancora col virus"**
RANIERI A PAG. 4
- 2. I NOSTRI RITRATTI: VINCENZO DE LUCA
'O Sceriff del Regno campano**
CORRIAS A PAG. 5
- 3. S. GIULIANO (MI): LA STORIA DI MARTA
3 mesi in casa senza tamponi**
RONCHETTI A PAG. 6-7

GLI IDEALI DI RENZI: "QUANTO MI DATE?"
ANTONIO PADELLARO A PAG. 9

STATUTO, 50 ANNI E NON LI DIMOSTRA
DOMENICO DE MASI A PAG. 13

CAPITALE MORALE, RACCONTO FALSO
ALESSANDRO ROBECCHI A PAG. 13

INCHIESTA SU APPLE

"Siri" ti parla
Ma soprattutto ti ascolta...

STEFANIA MAURIZI

Siete in macchina con una persona cara e state discutendo di questioni strettamente personali. Siete in camera da letto o magari siete in soggiorno a giocare con i bambini.

A PAGINA 14

CAPRISTO ARRESTATO

"Il procuratore capo di Taranto voleva comandare a Trani"

CASULA E MASSARI A PAG. 20-21

DIRITTI TV

Sky e il calcio: divorzio all'italiana dopo 17 anni

TECCE A PAG. 16



Il toccante romanzo sulla vita del giudice **Giovanni Falcone**

Per questo mi chiamo **Giovanni**

LUIGI GARLANDO

In edicola con il Fatto Quotidiano

La cattiveria

Se nemmeno oggi si accorge che siete state dal parrucchiere, non è quello giusto

WWW.SPINOZAJT

HIT DI QUARANTENA

Le "Favolacce" & C. Ecco i film più visti in streaming

PONTIGGIA A PAG. 22





il Giornale



MERCOLEDÌ 20 MAGGIO 2020

Quotidiano diretto da ALESSANDRO SALLUSTI

Anno XLVII - Numero 119 - 1.50 euro*

www.ilgiornale.it
ISSN 2522-4071 | Giornale (ed. nazionale)

VERSO IL SALVATAGGIO Caso Bonafede oggi la sfiducia E Renzi che fa?

Alla Giustizia mesi di danni
Il pm di Taranto agli arresti

Laura Cesaretti e Luca Fazzo

Da una parte Pd e M5s che lanciano alta: «Se cade Bonafede cade tutto». Dall'altra Matteo Renzi e i suoi 17 senatori, sufficienti ad affossare il Guardasigilli grillino e l'intero governo. Oggi il giorno della verità in Aula. Ancora scandali in magistratura: ai domiciliari il procuratore di Taranto.

con Malpica alle pagine 12-13 e 14

GUARDASIGILLI INADEGUATO IL PESCE PUZZA DALLA TESTA

di Alessandro Sallusti

Oggi si decide il destino del ministro della Giustizia Alfonso Bonafede e di conseguenza del governo. Se passerà la mozione di sfiducia proposta dalle opposizioni, andranno a casa sia l'uno che l'altro, ma il destino è già scritto: nonostante i numerosi guai combinati dal ministro, rimarranno entrambi per mancanza di alternative. Bonafede infatti non è un semplice e pessimo ministro: è l'inventore di Giuseppe Conte (fu lui a presentarlo a Di Maio e Salvini in cerca di un premier docile e servile), è il capo delegazione dei Cinque Stelle dentro il governo ed è il garante della linea grillina giustizialista e mazzettiera. Quindi Bonafede non è uno «scaricabile» neppure di fronte all'evidenza dei fatti e questo lo sa bene Matteo Renzi, che minaccia di votare la sfiducia ma non lo farà mai.

Anche il Pd, che pure non lo ama, si guarderà bene dal fare scherzetti al ministro. E dire che nel 2008 la sinistra votò compatta la sfiducia all'allora ministro dei Beni culturali Sandro Bondi perché a Pompei le piogge avevano fatto cadere due muretti del sito archeologico. Solo che qui non parliamo di muretti, ma di quattrocento boss della mafia scarcerati allegramente con la scusa del coronavirus, di suoi bracci destri e sinistri costretti alle dimissioni da intercettazioni telefoniche ben più che compromettenti, del più famoso magistrato antimafia, Nino Di Matteo, che allude al fatto che il ministro si sia piegato agli ordini della mafia, di un Csm fuori controllo per le faide tra magistrati che brigano dietro le quinte e si azzoppiano a vicenda come comuni faccendieri di seconda fascia.

Ebbene sì, nonostante tutto questo, il peggior ministro della Giustizia nella storia della Repubblica rimarrà al suo posto, perché così è deciso per via di cause di forza maggiore. Rimarrà, ma prigioniero del fango che ha contribuito a montare, degli intrighi e dei ricatti che ha alimentato un po' per convenienza e un po' per pura stupidità. In altre parole, sarà un ministro dimezzato, senza più alcun prestigio e autorevolezza, che dovrà passare il tempo che gli rimane a contraccambiare favori a chi oggi gli salva immeritamente la carriera.

E siccome è noto che il pesce puzza dalla testa, lo stesso vale per il sistema giustizia. Continuate pure a indagare, intercettare, arrestare - è il vostro lavoro - ma cari magistrati d'assalto, per favore almeno smettete di farci la morale: voi e il vostro mondo non siete per nulla migliori di quei disgraziati che perseguite (a volte ingiustamente).

*IN ITALIA: FATE SALVE ECCEZIONI TERRITORIALI (VEDI GERENZA) SCELTE IN TUTTI I CASI. IL SOSTITUTO IL GIURISCONSULTO DEL TRIBUNALE DI TARANTO

RIPARTENZA SALATA

AUMENTANO I PREZZI GUERRA TRA POVERI

Più cari i beni essenziali: dal bar al parrucchiere
Colpa del governo che non dà soldi ai negozianti
Berlusconi: imprese senza risorse

INTERVISTA A RAFFAELE CANTONE

«C'è un clima anti-lombardo Pericolose le minacce a Fontana»

Carmelo Caruso



SUPER MAGISTRATO Raffaele Cantone, ex numero Uno Anticorruzione

«A volte ho come l'impressione che esista un sentimento anti lombardo e lo collego all'invidia verso questo pezzo di Paese che sembra quasi un altro Paese». Nel 2015, da presidente dell'Anac, Raffaele Cantone, ha definito Milano «la capitale morale d'Italia». Intervistato dal *Giornale* confida: «C'è invidia verso questa parte del Paese. Le minacce a Fontana non sono da sottovalutare».

a pagina 11

Il Codacons parla di rincari fino al 25 per cento per un taglio o una messa in piega dal parrucchiere e del 53,8 per cento per il caffè. No grazie, il caffè ci rende nervosi. In realtà un po' c'era da aspettarselo nella Fase 2. I commercianti e gli esercenti, dopo mesi di mancati incassi, con le spese vive dovute alle nuove incombenze sanitarie e con un mercato che comunque nei prossimi mesi si prospetta asfittico, in molti casi hanno deciso di prendersi qualche ammortizzatore sociale da soli. Ritoccano al rialzo le proprie tariffe. Silvio Berlusconi all'attacco del governo: «Servono interventi immediati: quelli annunciati dal governo sono insufficienti, dispersi in troppi rivoli, ma soprattutto troppo lenti. Aspettare settimane o mesi significherebbe aiutare le imprese quando sarà troppo tardi perché saranno già fallite».

servizi da pagina 2 a pagina 5

COSÌ CI PERDONO TUTTI

Il conto salato della normalità

di Vittorio Macioce

Non è una sorpresa, il prezzo non sarà più lo stesso. Il prezzo di tutto, delle cose quotidiane e di quelle rare o utili o stupide, di una gita fuori porta e di una giornata al mare, delle passioni e della paura. Sì, anche la colazione al bar costa di più. È il primo segnale: il caffè uno e trenta, il cappuccino a sfiorare i due euro. Non sempre, non ovunque, ma la tendenza c'è. È che riprendersi la vita (...)

segue a pagina 3

SOLO 49 HANNO VERSATO LA QUOTA

I grillini usano il virus per tenersi i rimborsi

Pasquale Napolitano

Stop alle restituzioni: i parlamentari grillini (ora) intascano lo stipendio. Addio politica francescana. La regola madre della propaganda 5 Stelle salta in piena emergenza coronavirus. La crisi si fa sentire per deputati e senatori. Al 19 maggio, i parlamentari in regola con le restituzioni sono 49 su 299.

a pagina 15

INTERVISTA ALLA MINISTRA

«Sulle paritarie tante resistenze nell'esecutivo»

Sabrina Cottone

Il ministro della Famiglia, Elena Bonetti, dichiara al *Giornale*: «L'Istruzione non riesce a trovare le risorse per tutti. Ma la richiesta è legittima. Vanno garantite le pari opportunità». Va in scena una mobilitazione storica: non era mai avvenuto che gli istituti paritari di tutta Italia si unissero per far sentire la loro voce in uno sciopero di due giorni. «Noi siamo invisibili per questo governo», recita lo slogan. E in effetti, i finanziamenti assegnati per gli istituti paritari «sono insufficienti».

alle pagine 8-9

GIÀ DIMENTICATI DOPO I TORMENTONI

Virologi-meteore, spariti dopo il successo

di Giordano Bruno Guerri

Di solito capita nel mondo dello spettacolo. D'improvviso c'è il cantante, o l'attore, che da totale sconosciuto ha immenso successo con una canzone o un film: tutti lo conoscono, molti lo amano, qualcuno lo detesta, comunque sembra che non debba mai più uscire da sotto i riflettori e dalle nostre vite. Invece, per motivi imponderabili, da un giorno all'altro ha sempre meno successo, fino a scomparire (...)

segue a pagina 10

CORSA AI SIEROLOGICI

Test a pagamento
Scienziati contro:
«Sono inutili»

Maria Sorbi

a pagina 17

VERSO LA RIPRESA

Allenamenti
in gruppo
C'è l'ok al calcio

Marcello Di Dio

a pagina 28



IL GIORNO

MERCOLEDÌ 20 maggio 2020
1,50 Euro

Nazionale

FONDATA NEL 1956
www.ilgiorno.it



CRASTAN
1870

100% ORZO ITALIANO

Il turismo e le riaperture: regole assurde

Dalla Valtellina a Milano alberghi in crisi: «Così ci massacrate»

Servizi a pagina 8



L'esperta di mediazione

Uffici e case «In quarantena boom di liti»

Balzarotti a pagina 9

ristora
INSTANT DRINKS

La fine del lockdown scalda i prezzi

Bar e negozi, i consumatori denunciano aumenti. Ma ci sono clienti pronti a pagare di più per aiutare chi è rimasto chiuso. Il Viminale ai governatori: dal 3 giugno solo lo Stato può limitare la circolazione tra regioni. Caso Bonafede, oggi il voto

Perché bisogna essere prudenti

Il diavolo se ne va, l'ansia resta

Marco Buticchi

Mi capita spesso di stupirmi di quanto mutevole sia ogni mia reazione. Quasi che il pensiero del contagio sia instabile come i suggerimenti antitetici che ci bombardano da più parti. Eppure li valuto senza pregiudizi. Sarà forse perché ho adottato il metodo di rintracciare la ragione in ognuna di queste voci. L'epidemia si vince quando s'impara a convivere, dicono alcuni: uniti a testuggine, riusciremo a calpestare anche il più resistente parassita. Ma non ci avevano detto che uniti ci si contagia? Dove sono finite le distanze?

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Continua a pagina 2

LA GIOIA DEGLI INFERMIERI ALLA CHIUSURA DEI REPARTI COVID MA LA MOVIDA SENZA REGOLE RIACCENDE IL RISCHIO CONTAGIO



Sollievo in terapia intensiva



Assembramento senza distanze

C'È FESTA E FESTA

Servizi alle p. 3 e 5

DALLE CITTÀ

Il cortocircuito della sanità

Io, positivo al Covid 40 km per il tampone e test solo su una delle mie figlie

Anastasio nelle Cronache

La denuncia

Tolto il rene sano Processo infinito «Mai avrò giustizia»

Giorgi nelle Cronache

La scuola che cambia

«Summer school» al via dal 15 giugno per i bimbi milanesi

Servizio nelle Cronache



Intervista al fotografo 94enne

I nostri giorni Migliori Scatti dalla quarantena

Masini a pagina 15



Il compleanno della Venere nera

Amori, eccessi e furori Naomi e le 50 sfumature

Desiderio a pagina 25

TOMASONI
Formaggi per tradizione dal 1955

Crema del Piave®
stracchino



www.caseificiotomasoni.it
Breda di Piave (TV)





Oggi inserto speciale

STATUTO DEI LAVORATORI Intervista a Giorgio Benvenuto, interventi di Luciana Castellina, Sergio Cofferati, Umberto Romagnoli e Davide Conti nel 50° della storica legge



Domani l'ExtraTerrestre

MOBILITÀ Nel post Covid si viaggia su due ruote. Anche l'Italia «cavalca» la bici contro l'inquinamento urbano. Ma l'industria dell'auto batte cassa



Visioni

#METOO Dopo le critiche del «Nyt» a Ronan Farrow, le trappole della destra e l'intransigenza liberal
Giulia D'Agnolo Vallan pagina 13

CON LE MONDE DIPLOMATIQUE • EURO 2,00

MERCOLEDÌ 20 MAGGIO 2020 - ANNO L - N° 120

www.ilmanifesto.it

euro 1,50

AUMENTANO MORTI E CONTAGI, SOPRATTUTTO AL NORD. FONTANA E IL CASO DEI TAMPONI A PAGAMENTO

Fase 2, la Lombardia riparte male

Il virus non abbandona l'Italia. Al secondo giorno della fase 2 salgono i morti e i nuovi contagi per coronavirus. Sono 162, secondo il bollettino della Protezione civile, le vittime registrate ieri; 813 i casi positivi, quasi il doppio rispetto al giorno prima, al netto dell'aumento dei tamponi

(oltre 63mila nella giornata di ieri, 34mila appena 48 ore fa). È il Nord a pagare il prezzo più alto: più della metà dei nuovi contagi sono in Lombardia che in 24 ore passa da 175 a 462. E scoppia il caso dei tamponi a pagamento: Fontana dà il via libera al rimborso dei test effettuati privatamente e a seguito di un esame sierologico positivo, ma solo nel caso anch'essi risultino positivi.

Va male anche in Veneto, con un balzo da 9 a 47, Piemonte (da 72 a 108), Liguria (da 35 a 6) ed Emilia Romagna (da 35 a 47).
FRANCESCA DEL VECCIO A PAGINA 6

LA CORSA AL VACCINO

Diritti e brevetti, ritorno a Seattle

Con gli accordi tra le società farmaceutiche Sanofi e AstraZeneca e i governi di Usa e Regno Unito sulle forniture esclusive dei vaccini contro il

Covid-19 torna d'attualità il tema del diritto all'accesso a vaccini e terapie, cavallo di battaglia del movimento no global.
ANDREA CAPOCCIA PAGINA 7

Patto di stabilità Traballano i fondamenti dell'ortodossia

LUIGI PANDOLFI

Il coronavirus sta scuotendo anche le fondamenta dei santuari dell'ortodossia ordo-liberista europea. Dopo l'intesa franco-tedesca sui contorni del fondo di ripresa (recovery fund), nella quale ha fatto capolino l'eretico concetto della «mutualizzazione» del debito, sono le parole di Christine Lagarde a rendere l'idea di come la pandemia stia scavando nelle convinzioni più granitiche dell'élite tecnocratica dell'Unione.

— segue a pagina 15 —

Usa-Cina Alla ricerca della pistola fumante

ALBERTO NEGRI

È la tempesta perfetta per una nuova guerra fredda tra Usa e Cina: in realtà in ballo c'è assai di più di uno scontro geopolitico ma come in Iraq nel 2003 aspettiamo, insieme al vaccino, le prove di Trump di un'ennesima «pistola fumante». Che forse non avremo neppure dopo la votazione ieri per consenso all'Oms di un'indagine «impartiale e indipendente» sulla pandemia da Covid-19.

— segue a pagina 7 —

Sinistra È l'assenza da rimettere al centro del campo

MASSIMILIANO SMERIGLIO

Sullo scenario italiano si addensano nubi, movimenti imprevedibili se il tema resta la pandemia, la crisi economica, la ricostruzione. Indizi che indicano rischi e anche una assenza. Ci sono rischi relativi al tonfo dell'economia, alla contrazione della produzione e dei consumi, al meno 10% del Pil, alle risorse da recuperare su scala europea, almeno 1.500 miliardi, molte delle quali a fondo perduto.

— segue a pagina 14 —



Angela Merkel, Emmanuel Macron e Giuseppe Conte foto Markus Schreiber/Ap

Telefono amico

Conte telefona a Macron e poi a Merkel: 500 miliardi non bastano, obiettivi più ambiziosi. Il parlamento europeo conferma: così il Recovery fund è insufficiente. La commissione Ue: «Arriveremo a mille miliardi». Ma non tutti a fondo perduto. L'opposizione dei 4 Paesi «frugali». Lagarde: cambiare il patto di stabilità. Il Colle corregge e firma il decreto Rilancio **pagine 2, 3**

GIUSTIZIA Sfiducia a Bonafede: Renzi tratta, il Pd chiede



Mentre Italia viva tiene in sospeso la sua decisione sulle mozioni di sfiducia al ministro della giustizia che si votano oggi in senato, trattando con Conte su altri tavoli, anche il Pd non nasconde le difficoltà con il guardasigilli e chiede un cambiamento di linea. Avvertendo che sul processo penale e il Csm è pronto a partire da solo. **FABOZZI A PAGINA 5**

CRISI SENZA FINE Ex Ilva e Terni: acciaio in fuga e in svendita



Ex Ilva e Terni. L'acciaio in Italia è sempre in crisi. Arcelor Mittal, appena ripartita, prepara la fuga rimettendo in cassa migliaia di lavoratori. Negata l'assemblea a Cornigliano, per gli operai primo corteo dell'epoca del Covid-19. A Terni invece Thyssenkrupp a sorpresa rimette in vendita la storica acciaieria. **LEONE E POLLICE A PAGINA 4**

Guerra in Yemen Le pensioni dei norvegesi investite in armi

SIMONE SILLANI

Alla fine dell'anno scadrà la sospensione delle autorizzazioni del governo alla RWM Italia SpA per l'esportazione di bombe prodotte nello stabilimento sardo all'Arabia Saudita per la guerra in Yemen. Sarà un ritorno al business as usual?

— segue a pagina 9 —

LA TURCHIA DEL SULTANO Sindaci curdi arrestati, molte alle tv critiche



Prosegue l'operazione di ingegneria politica del governo dell'Akp nel sud-est a maggioranza curda: due dei cinque sindaci del partito di sinistra Hdp detenuti e rimossi dagli incarichi il 15 maggio sono stati accusati di terrorismo. Intanto piovono inchieste sul sindaco di Istanbul Imamoglu e molte alle tv che criticano Ankara. **CRUCIATI A PAGINA 9**

00520
9 770023 215000
Foto: Italiane Sped. in a. p. - D.L. 353/2003 (conv. L. 46/2004) art. 1, c. 1, G.U. n. 130/2004





IL MATTINO



€ 1,20 ANNO CCXXVII - N° 138
ITALIA
SPEDIZIONE IN ABBONAMENTO POSTALE 45% - ART. 2, COM. 2018, L. 662/96

Fondato nel 1892

ASCHIA E PROCIDA, "IL MATTINO" - "IL DISPARI", EURO L20

Mercoledì 20 Maggio 2020 •

Commenta le notizie su ilmattino.it

Il calcio nel caos
Sì agli allenamenti di gruppo: più vicina la ripresa della Serie A
Roberto Ventre a pag. 16



Altri due anni di contratto
Mertens per sempre il diamante Cirotano a vita
Giordano a pag. 17. Commento di Salvia a pag. 34



L'Italia della Fase 2
RIAPERTURA TRA PIAGNONI E CORAGGIOSI

Mario Ajello

È ripartenza e ripartenza. Ma alla base di ogni ripartenza non può che esserci la fiducia in se stessi. E non la lagna e il vittimismo: lo Stato non mi aiuta, l'Europa fa solo i fatti propri, il Mes è un completo per affamarci e chissà che cosa ci sarà mai dietro i recovery fund. Si chiamava European Recovery Plan (Erp) il cosiddetto Piano Marshall del giugno 1947 e dietro quegli aiuti finanziari da 14 miliardi di dollari, spesso paragonato a torto o a ragione a quanto si sta cercando di fare adesso. *Continua a pag. 35*

Le idee

IL PAESE TRA LA VITA E LA BORSA

Titti Marrone

Gli applausi di buon augurio dei commercianti in via Toledo, i parrucchieri e i barbieri intenti a scaglionare la clientela in base a prenotazioni, i ristoratori e i gestori dei lidi con il metro in mano per studiare il giusto distanziamento. Sono scene mai viste della città gradualmente in riapertura, di ritorno alla normalità un passo dopo l'altro. Ma dietro queste scene, come un sottofondo nascosto, si avverte la sensazione di assistere alla fine di un'epoca. *Continua a pag. 35*

Non solo Trump DOVE NASCE LA CRISI DELL'OMS

Vittorio E. Parsi

Che Donald Trump attacchi l'Organizzazione mondiale della sanità e la Cina anche, e forse soprattutto, per motivi di politica interna, per dimenticare la sua pessima performance nella (non) gestione della pandemia e tentando di risalire i declinanti sondaggi in vista delle presidenziali di novembre, è una considerazione difficilmente discutibile. Come lo è d'altronde la constatazione delle gravi inadempienze dell'Oms. *Continua a pag. 35*

L'Europa raddoppia gli aiuti

►La Commissione corregge il piano Merkel-Macron: servono 1000 miliardi. No dei Paesi del Nord Conte cerca di blindare l'accordo sui finanziamenti a fondo perduto: «Niente mediazioni al ribasso»

L'Italia che resta bloccata



Lo scalo di Capodichino deserto. Alessandro Garofalo/NEWOTODUS

Una mattina a Capodichino con due persone in partenza

Paolo Barbuto in Cronaca

Pollio Salimbeni, Gentili e servizi alle pag. 2 e 3

Solo tra aree sicure Viaggi tra regioni deciderà lo Stato

Simone Canettieri a pag. 8

Il focus

Mes, occasione Sud per rifare gli ospedali

Marco Esposito a pag. 9

Le interviste del Mattino

D'Amato: il Paese non può ripartire senza il Mezzogiorno



Servono modifiche del codice appalti o investire in Italia non è conveniente

Nando Santonastaso a pag. 5

La prevenzione I contagi risalgono: 6 su 10 in Lombardia

Dai medici alle imprese il piano dei test a tappeto per 70mila campani

Al via lo screening: tamponi per 60mila operatori sanitari e indagini sierologiche per 12mila cittadini in 133 comuni

Ettore Mautone

Parte lo screening di Covid-19: 60mila operatori sanitari saranno sottoposti alle analisi per gli anticorpi. Al via anche le indagini su 12mila cittadini in 133 comuni della Campania. Intanto, risalgono i contagi: 6 su 10 sono in Lombardia. *A pag. 7. Servizi a pag. 10*

Il caso

De Luca-De Magistris la telefonata del disguido per il dopo Covid

Adolfo Pappalardo a pag. 6

Dalla Libia alla Siria Se la pandemia ferma il tempo ma non le guerre

Gianandrea Gaiani

L'epidemia di coronavirus ha paralizzato l'Occidente e gran parte del cosiddetto "primo mondo", sta già avendo un grave impatto sull'economia mondiale ma non ha fermato i conflitti, dei quali la in Italia politica e gran parte dei media hanno solo cessato di occuparsi negli ultimi mesi. A causa dell'epidemia i Paesi occidentali hanno ritirato parte dei propri contingenti da alcune aree di conflitto (ad esempio l'Iraq). *Continua a pag. 34*

Prova **Sustenium Bioritmo 3**

oltre **70 benefici*** per il tuo benessere fisico e mentale.

- MUSCOLI
- OSSEA
- SISTEMA IMMUNITARIO
- MENTE
- BELLEZZA DI PELLE, UNGHIE E CAPELLI
- FUNZIONE CARDIACA

*Indicazioni sulla salute approvate per le vitamine e i minerali contenuti nel prodotto. Gli integratori alimentari non vanno intesi come sostituti di una dieta varia, equilibrata e di uno stile di vita sano.

A. MENARINI





Il Messaggero



€ 1,40 ANNO 142 - N° 138 ITALIA

NAZIONALE



Mercoledì 20 Maggio 2020 • S. Bernardino

IL GIORNALE DEL MATTINO

mentale le notizie su ILMESSAGGERO.IT

Il post lockdown
E ora c'è anche chi non esce più
È la sindrome della capanna
Vazza a pag. 19



Svolta per la Serie A
Si agli allenamenti di gruppo
Spadafora: «Il 28 maggio la data del via al campionato»
Bernardini nello Sport



Il Messaggero
META!
ilmessaggero.it/sport

Aiuti raddoppiati, lite nella Ue

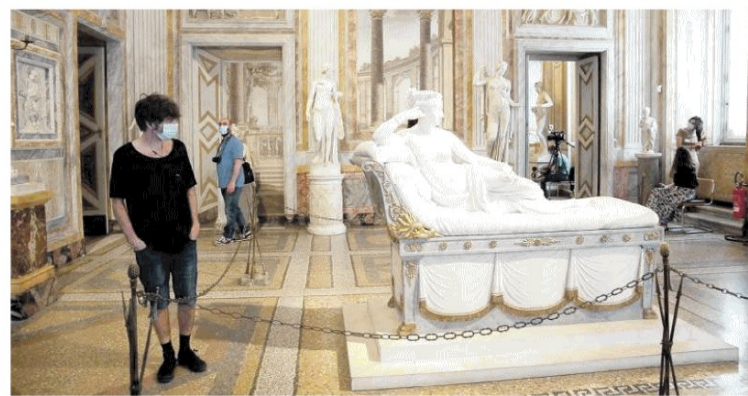
►La Commissione corregge il piano Merkel-Macron: ►Il decreto Rilancio è legge: imprese, più liquidità per «Servono mille miliardi». C'è il no dei Paesi del Nord agli appalti. Conte rinuncia al "tesoretto" di 3 miliardi

Non solo caso Cina
La crisi Oms va ben oltre le accuse di Trump

Vittorio E. Parsi
Che Donald Trump attacchi l'Organizzazione mondiale della sanità e la Cina anche, e forse soprattutto, per motivi di politica interna, per far dimenticare la sua pessima performance nella (non) gestione della pandemia e tentando di risaltare i declinanti sondaggi in vista delle presidenziali di novembre, è una considerazione difficilmente discutibile. Come lo è d'altronde la constatazione delle gravi inadempienze dell'Oms.
I motivi "partigiani" che possono motivare le accuse del presidente americano non possono, e non devono, fornire un alibi alle omissioni riscontrabili nel comportamento dell'Oms. Il ritardo con cui essa ha proclamato lo stato di pandemia globale (11 marzo) è probabilmente la contestazione più grave. Le ragioni per cui ciò è avvenuto costituiscono il fatto politicamente più dirimente.

Continua a pag. 25
Gualta e Pierantozzi a pag. 12

Franceschini: dopo l'emergenza, discuteremo di più poteri al governo sulla Sanità



Roma, la Galleria Borghese riaperta al pubblico dopo la fine del lockdown (foto TOIATI) Servizi da pag. 2 a pag. 12

Spostamenti tra Regioni: decide solo lo Stato

A Roma scontro sulle aree giochi per bimbi
Dal Viminale ai sindaci: dopo l'allarme è stretta su movida e assembramenti

ROMA Dal Viminale ai sindaci: è stretta su movida e assembramenti. Le misure attuative della Fase 2: poteri ai sindaci per ri-chiudere subito. E a Roma c'è un caso aree-giochi. Raggi: non posso garantire sicurezza nei playground. Mangani a pag. 7

Ristoranti chiusi, negozi vuoti. «La gente non c'è»
Turismo, il centro di Roma è fermo a giugno ripartenza per un hotel su 3

ROMA Nella Capitale il centro è fermo, a giugno ripartirà solo un hotel su 3. Nel cuore della città ben 9 ristoranti su 10 non si sono riattivati: «Mancano i turisti». Il fatturato delle attività per il 70% dipende dalla presenza di visitatori. De Cicco a pag. 9

L'Italia migliore
Non cadiamo nella trappola di chi recrimina

Mario Ajello
C'è ripartenza e ripartenza. Ma alla base di ogni ripartenza non può che esserci la fiducia in se stessi. E non la lagna e il vittimismo: lo Stato non mi aiuta, l'Europa fa solo i fatti propri, il Mes è un complotto per affamarci e chissà che cosa ci sarà mai dietro i recovery fund.

Continua a pag. 25

Ma si tratta con Iv
Sfiducia a Bonafede Pd e M5S a Renzi: se la voti sarà crisi

ROMA Al Senato si discute la mozione di sfiducia al ministro della Giustizia Alfonso Bonafede. M5S e Pd avvertono l'Italia viva: «Se passa, sarà crisi». I renziani? Ora frenano, ma chiedono un tavolo sulla Giustizia. E il capogruppo Pd Marucci evoca il rimpasto: il guardasigilli non va e nemmeno Azzolina. Pucci a pag. 13

Fondi e ok del Cts: si riapre il 15 giugno per i bambini
Centri estivi, ingressi scaglionati

ROMA Dal 15 giugno via ai centri estivi. Il ministro Bonetti ha stanziato 155 milioni di euro per allestirli. E ci saranno regole ferree. Le aree destinate ai centri estivi, con ampi spazi all'aperto, dovranno avere una sorta di triage all'accoglienza: un punto di ingresso separato dall'uscita e con accessi scaglionati per non creare flussi eccessivi. All'ingresso il bambino dovrà igienizzare le mani e, possibilmente, gli verrà misurata la temperatura. Solo dopo aver svolto questa fase fondamentale, si entra.

Loiacono a pag. 10

Accordo presidi-ministero
La Maturità 2020 è un rebus numero verde per tutti i dubbi



ROMA La maturità nell'anno del Covid-19 parte con un numero verde per aiutare le scuole e l'assistenza della Croce Rossa. Una situazione in emergenza, chiaramente, in cui l'esame di Stato deve svolgersi in assoluta sicurezza. Il ministero dell'istruzione ha attivato un help desk.

A pag. 10

GEMELLI PARTE LA VOSTRA STAGIONE

Buon giorno, Gemelli! Siete tutti noi, visto che siamo partiti sotto il vostro segno in quel lontano 2 giugno, quindi il vostro personale compleanno è anche il nostro anniversario. Quest'anno la vostra stagione parte con Marte in aspetto guerresco, ma Venere dolce musa è nel vostro cielo insieme a Mercurio, quindi l'arrivo del Sole avviene con la luce smagliante dell'amore. Brindate pure alle ore 15 e 49, auguri!
© RIPRODUZIONE RISERVATA
L'oroscopo all'interno

Dal cappuccino ai barbiere: il record ciliegie. Ma anche sconti
Spesa più cara: frutta a peso d'oro

ROMA Le ciliegie spagnole a 69 euro al chilo sono state, ieri, tra i trend topic più commentati sui social. Cappuccino, frutta e barbiere: prezzi su. Brutte sorprese per i consumatori alla riapertura dei negozi dopo la fine del lockdown. Aumenti, ma in qualche caso anche super sconti. Molti, nel campo dell'abbigliamento e degli accessori, hanno scelto di giocare la carta delle promozioni per attirare i clienti, attivando sconti anche fino al 70% pur di svuotare gli scatoloni nel retro del magazzino.
Franzese, Ottaviano e Pirone a pag. 5

Aiutava un imprenditore
Pressioni sulla procura di Trani domiciliari per l'ex capo Capristo



Michela Allegri
È convinto di comandare ancora, nonostante non fosse più alla guida di quella Procura. Per mesi il procuratore capo di Taranto, Carlo Maria Capristo, avrebbe continuato «a interferire nelle vicende della Procura di Trani». È finito ai domiciliari. A pag. 14

* € 1,20 in Umbria, € 1,40 nelle altre regioni. Tandem con altri quotidiani (non acquistabili separatamente): nelle province di Matera, Lecce, Brindisi e Taranto: Il Messaggero • Nuovo Quotidiano di Puglia € 1,20, la domenica con Tuttmercato € 1,40; in Abruzzo, Il Messaggero • Corriere dello Sport-Stadio € 1,40; nel Molise, Il Messaggero • Primo Piano Molise € 1,50; nelle province di Bari e Foggia, Il Messaggero • Nuovo Quotidiano di Puglia • Corriere dello Sport-Stadio € 1,50

il Resto del Carlino

MERCOLEDÌ 20 maggio 2020
1,60 Euro

Nazionale

FONDATA NEL 1885
www.ilrestodelcarlino.it



CRASTAN
1870

100% ORZO ITALIANO

Emilia Romagna: l'estate al mare

La Riviera 'telefona' ai tedeschi: «Venite in vacanza da noi»

Gradara a pagina 8



L'estate in montagna

Voglia di relax «L'Appennino avrà successo»

Catapano a pagina 9

ristora
INSTANT DRINKS

La fine del lockdown scalda i prezzi

Bar e negozi, i consumatori denunciano aumenti. Ma ci sono clienti pronti a pagare di più per aiutare chi è rimasto chiuso. Il Viminale ai governatori: dal 3 giugno solo lo Stato può limitare la circolazione tra regioni. Caso Bonafede, oggi il voto Servizi da p. 2 a p. 13

Perché bisogna essere prudenti

Il diavolo se ne va, l'ansia resta

Marco Buticchi

Mi capita spesso di stupirmi di quanto mutevole sia ogni mia reazione. Quasi che il pensiero del contagio sia instabile come i suggerimenti antitetici che ci bombardano da più parti. Eppure li valuto senza pregiudizi. Sarà forse perché ho adottato il metodo di rintracciare la ragione in ognuna di queste voci. L'epidemia si vince quando s'impara a convivere, dicono alcuni: uniti a testuggine, riusciremo a calpestare anche il più resistente parassita. Ma non ci avevano detto che uniti ci si contagia? Dove sono finite le distanze?

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Continua a pagina 2

LA GIOIA DEGLI INFERMIERI ALLA CHIUSURA DEI REPARTI COVID MA LA MOVIDA SENZA REGOLE RIACCENDE IL RISCHIO CONTAGIO



C'È FESTA E FESTA

Servizi alle p. 3 e 5

DALLE CITTÀ

Bologna

Mihajlovic rende omaggio alla Madonna di San Luca

Selleri in Cronaca

Medicina

Mercati al bivio Ancora sospeso quello antiquario

Radogna e Rosato in Cronaca

Bologna

Strage 2 agosto, chiesto il giudizio per Bellini

Orlandi in Cronaca



Intervista al fotografo 94enne

I nostri giorni Migliori Scatti dalla quarantena

Masini a pagina 15



Il compleanno della Venere nera

Amori, eccessi e furori Naomi e le 50 sfumature

Desiderio a pagina 25

TOMASONI
Formaggi per tradizione dal 1955

Crema del Piave®
stracchino



www.caseificiotomasoni.it
Breda di Piave (TV)



MERCOLEDÌ 20 MAGGIO 2020

IL SECOLO XIX

QUOTIDIANO FONDATA NEL 1886 - EDIZIONE GENOVA

1,50€ in omaggio "Milano Finanza" in Liguria - Anno CXXIV - NUMERO 119, COMMA 20. B. SPEDIZIONE ABB. POST. - GR.50 - MANZONI & C.S.P.A. Per la pubblicità su il SECOLO XIX e RADIO 19 Tel. 010.5388.200 www.manzoniadvertising.it

GNN



Fondati sul lavoro

ALL'INTERNO

L'ATTUALITÀ DEL TESTO VOLUTO DA GINO GIUGNI

Dalle tensioni nelle fabbriche ai diritti civili

PLEBE E UN INTERVENTO DI MARCO DORIA / PAGINE 16 E 17

TRE MILIONI DI SOMMERSI E LA MINACCIA DELLA CRISI

Ai tempi del Covid tornano le paure Welfare da ripensare

COSTANTE E MENDUNI / PAGINE 18 E 19 LE FOTO DI ULIANO LUCAS / PAGINE 16-19

LE TESTIMONIANZE E LE IMMAGINI DEI LIGURI

«Così immaginiamo il nostro mestiere alla prova del tempo»

DELL'ANTICO E LE FOTO DI ASTRID FORNETTI / PAGINE 2 E 47

A cinquant'anni esatti dalla nascita dello Statuto dei lavoratori l'Italia deve proteggere il futuro dell'occupazione da nuove insidie

LUCA UBALDESCHI

Diventa ogni giorno più chiaro che dopo i polmoni il lavoro sta diventando il principale obiettivo nel mirino del Covid-19. Bastano due numeri: l'agenzia Fitch ha stimato che in questo momento in Europa ci sono 40 milioni di persone per le quali sono stati attivati ammortizzatori sociali, come la cassa integrazione in Italia. Mentre è stato calcolato che in due mesi di pandemia siano rimasti senza lavoro 36 milioni di americani. Ovvero - ha scritto il Financial Times - sono stati cancellati tutti i posti creati dagli Usa negli ultimi 10 anni.

È un allarme globale, che impone una riflessione sulle misure per difendere il capitale umano. Una sfida che riguarda ognuno di noi, come individui che trovano nel lavoro un elemento di definizione personale e come parte di una comunità che ne fa un fattore di progresso collettivo. Una riflessione che è importante affrontare proprio oggi, nel giorno in cui si celebrano i 50 anni dello Statuto dei lavoratori, la legge figlia di un gruppo di studio guidato dal genovese Gino Giugni.

Non è una questione nostalgica, non si tratta di lucidare il ricordo di un traguar-

do-chiave nella storia repubblicana, passato anche attraverso successive aspre battaglie, come quella sulla modifica dell'articolo 18 e la disciplina dei licenziamenti. I valori di fondo non si discutono, a partire dal principio base, la «tutela della dignità e della libertà del lavoratore». La questione è come declinare quei valori per l'Italia del 2020, immersi come siamo in una rivoluzione che parte dalla tecnologia e ci costringe a mettere in discussione le nostre certezze. Già prima che scoppiasse l'emergenza sanitaria si era aperto il dibattito sui cambiamenti del lavoro imposti dall'accelerazione della robotica. Quante volte abbiamo sentito gli studiosi metterci in allarme su professioni destinate a scomparire e altre da inventare? Negli ultimi due mesi, però, tantissimi di noi hanno sperimentato come certi discorsi non appartengano più al novero delle ipotesi, ma siano diventati esperienza concreta. Ad esempio, è chiaro a tutti che con il lavoro a distanza continueremo a confrontarci anche quando la minaccia del vi-

rus sarà pienamente sotto controllo.

Allo stesso tempo la crisi economica da coronavirus ha reso ancora più drammatica la fragilità del lavoro. Imprese che rischiano di non riuscire a ripartire, contratti difficili da onorare: ovvero progetti di vita che vengono messi in discussione. È sufficiente guardare a quello che sta succedendo in Liguria per avere la misura della posta in gioco in due settori cruciali: penso alla vertenza di ArcelorMittal, che ha portato al primo sciopero con la mascherina, e ai timori per il turismo alle porte di una stagione in cui le incognite superano le speranze.

Trasformazione tecnologica, flessibilità, precarietà. Per rispondere a queste sfide l'Italia deve dotarsi di un assetto diverso, più moderno, con maggiore spazio alla formazione e norme semplificate. E che sia capace una volta per tutte di offrire uguali condizioni di carriera a uomini e donne. Si chiamano riforme e riguardano tutti: la politica, le imprese, i sindacati. Ma è difficile pensare che possa riuscire a farle il governo

Conte, a prescindere dall'ostacolo della sfiducia al ministro Bonafede che deve superare oggi. L'esecutivo ha steso un prezioso ombrello protettivo con lo stop ai licenziamenti in questa fase, ma per disegnare una nuova organizzazione del lavoro serve una divisione strategica che non appartiene ai due soci di maggioranza, M5S e Pd.

Eppure - insieme con altri interventi, dalla scuola al fisco - ne va della competitività del Paese e del nostro dovere di offrire ai giovani della generazione Y e Z un orizzonte diverso da quello che stanno conoscendo. Pensateci: i ragazzi nati negli Anni Novanta e a cavallo del Duemila sembravano destinati a un cammino di successi generalizzato perché sostenuto da una modernizzazione tecnologica senza precedenti. La loro corsa è invece inciampata prima nella peggior crisi finanziaria da un secolo e ora fa i conti con il rischio di una nuova recessione. E soprattutto per loro, per la classe dirigente di domani, che l'Italia deve ribadire il significato più pieno di quelle parole che aprono la nostra Costituzione, una Repubblica «fondata sul lavoro».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



€ 2,50* in Italia — Mercoledì 20 Maggio 2020 — Anno 156°, Numero 138 — ilsole24ore.com

*In vendita abbina obbligatorio con Guida 730 (Il Sole 24 Ore € 2,00 + Guida 730 € 0,50). Solo ed esclusivamente per gli abbonati. Il Sole 24 Ore e Guida 730 in vendita separata

Poste Italiane Sped. in A.P. - D.L. 353/2003 conv. L. 46/2004, art. 1, C. 1, DCB Milano



Il Sole 24 ORE

Fondato nel 1865
Quotidiano
Politico Economico Finanziario Normativo



Oggi con Il Sole 730/2020 facile: dagli sconti fiscali alle regole sui rimborsi e alle nuove scadenze per l'emergenza Covid

Oggi con Il Sole 24 Ore la guida al modello 730/2020: dagli sconti fiscali ai rimborsi, dai nuovi termini alla determinazione del reddito e alla correzione della precompilata, tutti i suggerimenti per non fare errori.

— a 0,50 più il prezzo del quotidiano

MERCER MARSH BENEFITS

Soluzioni sostenibili per il welfare aziendale.

www.marsh.it

MARSH & MCELLENNAN COMPANIES

FTSE MIB 17034,54 -2,11% | SPREAD BUND 10Y 213,00 -2,10 | €/€ 1,0950 +1,09% | BRENT DTD 32,78 -2,96% | Indici & Numeri → PAGINE 28-31

Di Rilancio, servono 98 decreti attuativi

LA FASE 2

In Gazzetta il decreto da 266 articoli. Alla Cdp 44 miliardi, 6,19 per il fondo perduto

Gualtieri: bonus 600 euro tra due o tre giorni, a giugno i contributi a fondo perduto

Edizione chiusa in redazione alle 22

Ultima giornata di ritocchi e di caccia alle coperture, poi l'ok della Ragioneria e la firma di Mattarella: il decreto Rilancio è arrivato ieri sera in Gazzetta Ufficiale. Si tratta di 266 articoli, che al bilancio pubblico costano 54,9 miliardi di indebitamento e 154,6 come saldo netto da finanziare. L'entrata in vigore del provvedimento chiude il periodo di timbo iniziato mercoledì con il varo da parte del governo. E permette di riavviare la macchina degli aiuti: a partire dalla replica dei bonus da 600 euro che, ha detto ieri il ministro

Gualtieri arriveranno «in due o tre giorni» sul conto corrente dei diretti interessati. I contributi a fondo perduto arriveranno invece a giugno in base al calendario ministeriale. Con il decreto in vigore si chiude anche la finestra per i licenziamenti sospesi dal nuovo decreto fino a metà agosto. Non è solo il decreto legge ad avere dimensioni corpose ma anche ciò che gli gira intorno, ossia i decreti attuativi a cui rimanda: sono ben 98.

Mobilì, Trovati, Cerchi, Marini e Paris — alle pagine 2-3

I cinque decreti
Le misure anti Covid attuate solo al 28%

Cerchi, Marini, Paris — a pagina 2



Guida al DL
Venerdì prima puntata: sotto esame le novità fiscali

— a 0,50 euro più il prezzo del quotidiano

Prestiti, autocertificazione e manleva per le banche

OGGI IL VOTO

Accordo per le modifiche Obiettivo: aumentare la velocità di erogazione

In vista una corsa veloce anti-adempimenti per i prestiti alle imprese garantiti dallo Stato: lo prevede un correttivo al decreto Liquidità al voto oggi in commissione alla Camera. I lavori sul provvedimento si stanno allungando, e l'approdo in Aula non avverrà prima di venerdì. Nella nuova versione il testo cancella le montagne di carta chieste alle imprese e il lungo elenco di obblighi per le banche che hanno frenato finora la macchina dei prestiti. — Servizio a pagina 3

LE NOVITÀ DEL DECRETO RILANCIO

IL RISCHIO INFORTUNIO
Covid, circolare Inail sullo scudo
Davide Colombo — a pag. 2

MEDIE AZIENDE
Il sostegno passa ancora dal debito
Paolo Rinaldi — a pag. 22

TRA FONDO PERDUTO E BONUS
Gli aiuti puniscono le professioni
Federica Micardi — a pag. 23

Sala: Milano deve fare più deficit

IL DEBITO DEI COMUNI

Nella Fase 2 le regole sull'indebitamento dei Comuni vanno riviste, secondo il sindaco Sala: «Milano potrebbe indebitarsi per le necessità dei suoi cittadini - ha detto a Radio24 - ma le regole non lo permettono, vanno cambiate. Io non voglio tagliare alcun servizio, ne stiamo discutendo con il governo». **Monaci e Trovati** — a pag. 5

L'INTERVISTA

Manfredi (Università)
«Metà degli studenti pagherà meno tasse»
Eugenio Bruno — a pag. 6
Gaetano Manfredi — Ministro

I QUATTRO ANNI DI VINCENZO BOCCIA



Presidente uscente. Oggi l'ultimo intervento di Vincenzo Boccia all'assemblea privata dell'associazione

«Imprese al centro e l'Italia riparte»

CONFINDUSTRIA

Serve un grande piano d'infrastrutture per rilanciare crescita e lavoro. Per Vincenzo Boccia una corvina è una battaglia costante nei quattro anni di presidenza di Confindustria. Oggi nell'assemblea privata terrà l'intervento di bilancio esaltato: «L'industria sia al centro».

Nicoletta Picchio — a pag. 7

I FOCUS

Primo report sulle azioni sostenibili
— Servizio a pag. 7

Dottorati industriali con il Cnr
Claudio Tucci — a pag. 7

PANORAMA

DOPO MERKEL-MACRON

Dombrovskis rilancia: fondo Ue da mille miliardi

Il vicepresidente della Commissione dell'Unione europea, Valdis Dombrovskis, ha aperto ieri la porta a una proposta anche più generosa di quella avanzata martedì da Francia e Germania per il Recovery Fund. L'ambizione, ha detto, è arrivare a un mix di prestiti e aiuti per più di mille miliardi.

— a pagina 20

Thyssen Krupp
Massimiliano Burelli

PARLA BURELLI
«Thyssen resterà nel nostro Paese, ma con metà delle attività»
Matteo Meneghelli — a pag. 12

PRESTI GARANTITI
Edizione pronta a chiedere fondi per 2 miliardi

Diverse controllate che fanno capo al sistema Edizione, holding della famiglia Benetton, starebbero valutando la procedura per ottenere il prestito garantito dalla Sace previsto da D.Liquidità. Si tratta di circa 2 miliardi tra Atlantia, Autogrill e Benetton group.

— a pagina 15

EXPORT

Sace, operazioni più che raddoppiate in 4 mesi

Non tutto l'export italiano si è fermato, anzi. I settori agroalimentare, meccanica strumentale e infrastrutture vendono bene ancora soprattutto in Medio Oriente, Africa e Americhe. Sace: tra gennaio e aprile le operazioni supportate sono salite in valore del 130% a 5,9 miliardi.

— a pagina 14

NAUTICA

Ferretti cresce in Usa: rilevata marina in Florida

Il gruppo nautico Ferretti (otto marchi tra cui Cn, Riva e Wally) ha rilevato a Fort Lauderdale, in Florida (Usa), un'area attrezzata con marina e posti barca per 15 milioni di dollari in cinque anni. Servirà per i clienti americani.

— a pagina 10

lavoro
LA GESTIONE DEL CAPITALE UMANO

Ora trasformare il lavoro da remoto in smart working
Cristina Casadei — a pag. 26

ASTRA

ASTRA, PER L'ITALIA CON ORGOGLIO.
L'eccellenza tutta italiana dei veicoli per costruzione dal 1946.

BEYOND THE ROAD
www.iveco-astra.com
ASTRA V.I. Spa - Via Casarsa, 79 - 29122 Piacenza

Ristoranti, ricavi giù dell'80% e il 40% del personale senza lavoro

PUBBLICI ESERCIZI

Molti chef stellati hanno deciso di rinviare l'apertura a giugno

Apertura a ostacoli per il mondo della ristorazione, tant'è che - da Massimo Bottura ad Heinz Beck - molti stellati restano chiusi. Fatturato in picchiata con punte del 180%, il 40% almeno del personale a casa. Per oltre un terzo dei ristoranti le saracinesche restano per il momento abbassate. In tanti hanno scelto di attendere il mese di giugno. **Enrico Netti** — a pag. 4

PIAZZA AFFARI

Il virus mette le ali al trading online: +55% tra gennaio e aprile

Vito Lops — a pagina 8

PARLA SALINI

«Webuilt: l'Italia può ripartire, ma serve un progetto da 100 miliardi»

Laura Galvagni — a pagina 10

AGRICOLTURA SOLIDALE

Autisti disoccupati nelle vigne della Lugana

Micaela Cappellini — a pag. 14





verisure
SMART ALLARME
SISTEMA DI ALLARME
800.94.94.94
www.verisure.it

IL TEMPO

QUOTIDIANO INDIPENDENTE

verisure
SMART ALLARME
SISTEMA DI ALLARME
800.94.94.94
www.verisure.it

Mercoledì 20 maggio 2020
Anno LXXVI - Numero 138 - € 1,20
S. Bernardino da Siena sacerdote

Direzione, Redazione, Amministrazione 00187 Roma, piazza Colonna 366, tel 06/675 881 - Spedizione in abbonamento postale - D.L. 353/2003 (conv. in L. 27/02/2004 n. 46) art.1 comma 1, DCB ROMA - Abbonamenti: a Latina e prov.: Il Tempo + Latina Oggi €1,50 a Frosinone e prov.: Il Tempo + Ciociaria Oggi €1,50 - a Viterbo e prov.: Il Tempo + Corriere di Viterbo €1,40 a Rieti e prov.: Il Tempo + Corriere di Rieti €1,40 - a Terni e prov.: Il Tempo + Corriere dell'Umbria €1,40 - ISSN 0391-6990

DIRETTORE FRANCO BECHIS
www.iltempo.it
e-mail: direzione@iltempo.it

*In maxi ritardo pubblicato il decreto da 55 miliardi, ma ancora non si sono visti i miliardi di marzo
Idea per velocizzare: basta stipendio a Conte & Co. fino a quando non arriva l'ultimo euro stanziato*



ORA PAGHINO LORO

Il Tempo di Osho
Festa della Repubblica anche Silvio alla protesta



"Guarda che pe convincelo j'ho detto che lo portamo alla Patata del 2 giugno"

Barbieri a pagina 2

DI FRANCO BECHIS

Dopo 40 giorni avuti per scriverlo con tutta calma, una approvazione in consiglio dei ministri sette giorni fa con annessa conferenza stampa dai toni trionfali di Giuseppe Conte e dei suoi ministri questa mattina è in Gazzetta ufficiale il decreto legge che doveva servire a dare 55 miliardi agli italiani nel mese di aprile a compensazione di attività chiuse, stipendi perduti e tanta disperazione. Niente entusiasmi, mi raccomando: le norme oggi sono in vigore, ma prima che i soldi arrivino nelle tasche a cui sono diretti, passeranno altre settimane. Ad oggi il 20% dei lavoratori autonomi che ne avevano diritto stanno ancora attendendo quei maledetti 600 euro che dovevano compensare le loro perdite assai superiori a quella cifra sofferte per la chiusura delle loro attività nel mese di marzo. (...)

Segue a pagina 5

Oggi il voto sulla sfiducia
Conte in ginocchio da Boschi per salvare Bonafede

Martini a pagina 3

Intervista al fondatore di Eataly
«Per ricostruire l'Italia ci serve un Mario Draghi»

Lenzi a pagina 6

Cresciuta l'ingiustizia sociale
Siamo già ripiombati nella normalità degli incapaci

Paragone a pagina 7

PISCINE APERTE DAL 25
Dal 29 maggio si potrà tornare a prendere il sole negli stabilimenti al mare

Gobbi a pagina 15



Pronta la delibera
Più spazio esterno per i tavolini di bar e ristoranti
Verucci a pagina 14

Il calcio si sblocca
C'è l'ok dei medici per gli allenamenti collettivi in campo
Austini a pagina 23

ALLART CENTER
PORTE • FINESTRE • VERANDE
AL CENTRO DELLA TUA CASA
Via Tiburtina 255 - 00162 Roma (Metro Bologna)
#sempreinbuonemani
Tel. 06 491404 - www.allartcenter.it

Il diario
di Maurizio Costanzo
Ho una qualche difficoltà ad orientarmi. In breve: non so come sedermi al ristorante. Non ho capito se fra me e altri ospiti dello stesso tavolo ci sarà il plexi-glass. Non so se far crescere i pochi capelli che ho e fare a distanza di 40 anni il capellone. Non so quando potrò andare a trovare amici in altre Regioni. Nel dubbio, non faccio niente. Come se fossi sempre nella fase uno. Comincio a credere che quella adatta a me sarà la fase quattro o cinque. Penso anche di non essere il solo ad essere assalito dagli stessi dubbi. Per carità, una pandemia è una pandemia e infatti si dice: pandemia, pandemia canaglia.

Mercoledì 20 Maggio 2020
Nuova serie - Anno 29 - Numero 117 - Spedizioni in A.P. art. 1 c.1 L. 46/04, DCB Milano

Uk £ 1,40 - Ch fr. 3,50
Francia € 2,50



AGRICOLTURA
Bellanova, dal 15 giugno un miliardo di € di anticipi Pac
Chiarello a pag. 25

APPALTI
Il committente privato costretto a pagare, la p.a. invece no
Calli a pag. 37

CORONAVIRUS
Ritorna il divieto di licenziamenti, fino al 17 agosto del 2020
Cirioli a pag. 38

SU WWW.ITALIAOGGI.IT
Decreto Liquidità - Gli emendamenti approvati dalle commissioni della camera
Cassazione/1 - La sentenza su evasione e sequestro contenziosi aziendali
Cassazione/2 - L'ordinanza sull'esecuzione tributaria



GUIDA MANAGERIALE ALL'EMERGENZA VIRUS all'interno



Slitta la riscossione dei debiti

Proroga al 31 agosto per il versamento dei pagamenti di cartelle e avvisi di addebito. Rottamazione dei ruoli, c'è tempo fino a dicembre per le rate sospese

Slitta al 31 agosto il versamento dei pagamenti derivanti dagli atti della riscossione mentre per le rottamazioni dei ruoli ci sarà tempo fino al 10 dicembre 2020 per effettuare il versamento delle rate sospese durante l'emergenza da coronavirus. Saranno ammessi mancati pagamenti rateali fino a dieci mensilità. Bloccati fino al 31 agosto anche i pignoramenti dell'agente della riscossione su stipendi e pensioni.

Bongi a pag. 34

L'unica ripresa per ora è quella dei prezzi. Il caffè a Roma arrivato a 1,50



Si riapre ma è allarme caro prezzi. Il Godacoms prevede una stagnata di 536 euro a famiglia. E nelle città i rincari si inseguono. Nel centro di Firenze una tazzina di caffè è arrivata a costare 1,70 euro, a Roma 1,50. A Milano il taglio dei capelli è passato, in media, da 20 a 25 euro. La rilevazione della Coldiretti è scioccante: in questi giorni paghiamo la frutta 18,4% in più dello scorso anno, la verdura il 5% in più, il latte il 4,1% e i salumi il 3,4%. Esempi eclatanti? Il prezzo del cavolfiore è cresciuto del 233%, le zucchine dell'80%, le carote del 50. Nei supermercati la pasta è lievitata del 3,7%.

Valentini a pag. 5

DIRITTO & ROVESCIO

Adesso che il caso della liberazione della cooperante **Silvia Aisha Romano** si è concluso, si può ritornare sull'argomento con più pacatezza, soprattutto per valorizzare la figura e il ruolo del ministro delle Difesa, il pd **Luca Cordero di Montezemolo**, e dal suo ministro degli esteri, **Di Maio**. A Roma infatti non è alterata una neuromuscolatura o una scelta, la sua, iniducibile ma una persona che si è ripetutamente espressa come sociale con uno dei più violenti gruppi terroristici al mondo, con il quale un paese democratico come l'Italia non deve essere (o anche solo apparire) in nessun modo connivente o anche solo contiguo. **Guarini**, con la sua assenza, ha tenuto alto il senso dello Stato. Che purtroppo, presso molti, si è liquefatto.

AUDIENZE 24 ORE +35%
Tv, in aprile prima serata record con 30,3 mln di spettatori
Plazzotta a pag. 15

GLI STRUMENTI MIGLIORI NELLE MANI GIUSTE.

Oggi servono partner che permettano alle aziende di suonare la propria musica, accompagnandole nel futuro in uno scenario che è ancora più complesso che in passato. DLL Gruppo Rabobank è una società globale di vendor finance che offre prodotti finanziari, di leasing e servizi a imprese e professionisti. Faciamo la differenza con programmi di finanziamento flessibile che si adattano all'attività, alla stagionalità e ai ricavi dei clienti, con la competenza di professionisti che provengono dagli stessi settori dei quali siamo fornitori.

SOLUZIONI FINANZIARIE CHE SANNO ANDARE A TEMPO.

dllgroup.com
financial solutions partner

Con «Il decreto Cura Italia» a € 6,00 in più. Con «Credito alle imprese» a € 6,00 in più



LA NAZIONE

MERCOLEDÌ 20 maggio 2020
1,60 Euro

Nazionale

FONDATA NEL 1859
www.lanazione.it



Lucca, Pistoia e Firenze: addio festival

**La musica è già finita
Estate senza stelle
E i fan si arrabbiano**

Manzotti e Miliani a pagina 13



Toscana e Umbria

**Le città d'arte
alla riconquista
dei turisti**

Mugnaini a pagina 12



La fine del lockdown scalda i prezzi

Bar e negozi, i consumatori denunciano aumenti. Ma ci sono clienti pronti a pagare di più per aiutare chi è rimasto chiuso. Il Viminale ai governatori: dal 3 giugno solo lo Stato può limitare la circolazione tra regioni. Caso Bonafede, oggi il voto Servizi da p. 2 a p. 13

Perché bisogna essere prudenti

Il diavolo se ne va, l'ansia resta

Marco Buticchi

Mi capita spesso di stupirmi di quanto mutevole sia ogni mia reazione. Quasi che il pensiero del contagio sia instabile come i suggerimenti antitetici che ci bombardano da più parti. Eppure li valuto senza pregiudizi. Sarà forse perché ho adottato il metodo di rintracciare la ragione in ognuna di queste voci. L'epidemia si vince quando s'impara a convivere, dicono alcuni: uniti a testuggine, riusciremo a calpestare anche il più resistente parassita. Ma non ci avevano detto che uniti ci si contagia? Dove sono finite le distanze?

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Continua a pagina 2

**LA GIOIA DEGLI INFERMIERI ALLA CHIUSURA DEI REPARTI COVID
MA LA MOVIDA SENZA REGOLE RIACCENDE IL RISCHIO CONTAGIO**



Sollievo in terapia intensiva



Assembramento senza distanze

C'È FESTA E FESTA

Servizi alle p. 3 e 5

DALLE CITTÀ

Il lago e la vicenda Narducci

**Dal caso Mostro all'ultimo morto
E' il Trasimeno dei misteri**

Pontini a pagina 17

Firenze

**San Giovanni soltanto via web
Saltano i Fochi**

Servizio in cronaca

Firenze

**Abiti e scarpe
Lo shopping della fase 2**

Conte in cronaca



Intervista al fotografo 94enne

**I nostri giorni Migliori
Scatti dalla quarantena**

Masini a pagina 15



Il compleanno della Venere nera

**Amori, eccessi e furori
Naomi e le 50 sfumature**

Desiderio a pagina 25

TOMASONI
Formaggi per tradizione dal 1955

Crema del Piave®
stracchino



www.caseificiotomasoni.it
Breda di Piave (TV)



SCARPA SHOP ONLINE



THE ORIGINAL MOJITO.

la Repubblica

Fondatore Eugenio Scalfari



Direttore Maurizio Molinari

SCARPA SCARPA.NET



THE ORIGINAL MOJITO.

Anno 45 - N°118

Mercoledì 20 maggio 2020

Oggi con *Album Design*

In Italia € 1,50

Troppi assembramenti

Risalgono i contagi. I governatori: chiudiamo di nuovo



▲ I funerali distanziati A Cermenate (Como), l'addio a Andrea Rinaldi, 19 anni, il calciatore morto per aneurisma. Sul prato amici e fan

di Bocci, Carra, De Luca, Giovana e Pasolini • alle pagine 14, 15 e 17

Oggi sul sito

L'Ora Zero Quella notte in cui il virus si prese l'Italia

Da Codogno alle zone rosse
Inchiesta esclusiva
degli inviati di Repubblica



Dopo i segreti di Wuhan, una nuova inchiesta multimediale nel long-form riservato agli abbonati "Rep" e "Rep+" è da oggi sul nostro sito. L'Ora Zero è il titolo. Nove firme di Repubblica che ci portano nei momenti chiave in cui la pandemia da Covid 19 aggredì il nostro Paese.

• a pagina 15



Boss dell'usura, denunce record

È il solo reato cresciuto durante la pandemia, richieste di aiuto di aziende e commercianti aumentate del 100 per cento
In vigore il super decreto per imprese e famiglie. Sfiducia a Bonafede, oggi il voto al Senato: renziani verso la tregua

La viceministra Castelli: i 100 miliardi Ue servono a settembre

La storia

Il tempo dei soldi marci

di Roberto Saviano

In attesa che l'Europa si muova, in attesa che le istituzioni diano garanzie alle banche, in attesa che la cassa integrazione finalmente parta, in attesa che arrivino i soldi sul conto, in attesa che si riapra, in attesa... e ancora in attesa... esiste chi sta fornendo soldi alle imprese, alle famiglie, ai commercianti: gli usurai. Che i soldi siano tutto è tutto ciò che sappiamo dei soldi: ho manipolato il celebre verso di Emily Dickinson sostituendo la parola amore con soldi. Ma non è vero - mi aspetto come risposta - i soldi non sono tutto! Certo, direi persino, ovvio che non siano tutto ma lo stesso vale per l'amore, non è vero che l'amore è tutto. Beh, mi si controbatterebbe ma l'amore nel verso di Emily è considerato nella sua capacità di dare senso a tutto, quindi è poeticamente tutto. Saprei a questa obiezione ricordare che in genere chi declama che il denaro non è motivo né di felicità né di serenità si trova proprio tra coloro che il denaro lo possiedono al punto da comprendere che effettivamente non sia condizione unica sufficiente per esser felici.

• continua a pagina 3

Il commento

Dove deve fermarsi lo Stato imprenditore

di Alessandro Penati

Per fronteggiare la crisi, lo Stato ha predisposto una pletora di interventi che lo porterà a giocare un ruolo importante nella vita delle imprese.

• a pagina 29

Il personaggio



Valentino Rossi "Una sofferenza ma ora corro"

di Massimo Calandri
• alle pagine 36 e 27

Piccoli imprenditori, commercianti, partite Iva ma anche famiglie rimaste senza introiti. Cittadini sommersi dai debiti, terrorizzati dal rischio di non riaprire. È allarme usura: la Consulta nazionale che combatte il reato rileva un aumento del 100 per cento delle richieste di aiuto. Si tratta del solo illecito cresciuto durante la pandemia. Intanto, è in vigore il super decreto per famiglie e imprese. E sulla sfiducia a Bonafede oggi il voto al Senato.

di Amato, Ciriaco, D'Argenio, Foschini, Greco, Lauria Longhin, Lopapa, Marceca, Milella, Petrini, Rizzo e Ziniti
• da pagina 2 a pagina 13

Intervista a Orlando

"Credo nell'auto, a Fca chiedo garanzie"

di Stefano Cappellini • a pagina 9

Le idee

Baricco: il mondo è più impegnativo Osate l'impensabile

di Maurizio Crosetti

Sulla porta del suo ufficio alla Scuola Holden c'è scritto "stanza del preside". Dentro la stanza, libri e guantoni da boxe, libri e una bottiglia di rosso, libri e una figurina di Bulgarelli.

• a pagina 31

La scuola pubblica viene prima di tutte le altre

di Corrado Augias

Solo pochi giorni fa abbiamo pianto la perdita del professor Franco Cordero, carattere aspro, vasta sapienza, grande mente illuminata.

• a pagina 28

Spese: 00147 Roma, via Cristoforo Colombo, 90
Tel. 06/49821, Fax 06/49822923 - Sped. Abb.
Post., Art. 1, Legge 46/04 del 27/02/2004 - Roma.

Concessionaria di pubblicità: A. Manzoni & C.
Milano - via Nervesa, 21 - Tel. 02/574941,
e-mail: publicita@amanzoni.it

Prezzi di vendita all'estero: Belgio, Francia, Germania, Grecia, Isole Canarie,
Lussemburgo, Malta, Monaco P., Olanda, Slovenia € 3,00 - Croazia MK22 -
Regno Unito GBP 2,50 - Svizzera Italiana CHF 3,50 - Svizzera Francese e Tedesca CHF 4,00

CON
Libri "Impronte Musica"
€9,40

NZ



Reportage Silenzio e bare
Torino rinasce dalla memoria

DOMENICO QUIRICO - PP.10-11



ROBERTO BAYAN

Statuto dei lavoratori "Dopo 50 anni
va esteso alle nuove categorie fragili"

CHIARELLI, GIOVANNINI E UN INTERVENTO DI MARCO REVELLI - PP. 22-23

Calcio Allenamenti di squadra
Il Comitato scientifico dà l'ok

BUCCHERI E SCACCHI - P. 28



LA STAMPA

MERCOLEDÌ 20 MAGGIO 2020



QUOTIDIANO FONDATA NEL 1867

1,50 € II ANNO 154 II N.136 II IN ITALIA (PREZZI PROMOZIONALI ED ESTERO IN ULTIMA) II SPEDIZIONE ABB. POSTALE II D.L.353/03 (CONV.IN L.27/02/04) II ART. 1 COMMA 1, DCB-TO II www.lastampa.it GNN

PRONTE LE NUOVE NORME PER RILANCIARE L'ECONOMIA VALIDE PER L'EMERGENZA. NEL TESTO ANCHE L'ELENCO DEI VENTI CANTIERI PRIORITARI

Codice degli appalti, ecco il piano Conte

Decreto legge in 15 giorni: per le piccole opere più trattative private, per le grandi più poteri in deroga alle stazioni appaltanti

OGGI LA MOZIONE DI SFIDUCIA
**BONAFEDE
SALVATO
DAL VIRUS**

FEDERICO GEREMICCA

Preceduto e poi accompagnato dal più classico dei rituali - le minacce, il gioco delle mozioni parlamentari e l'oscuro lavoro per un qualche compromesso - il giorno del giudizio sul ministro Bonafede alla fine è arrivato. Dire che il Paese non aspettasse altro - affaccendato com'è nelle sue innumerevoli fatiche quotidiane - sarebbe naturalmente comico: ma anche sottovalutare il peso di questo ennesimo stress test per la maggioranza di governo (e non solo) potrebbe essere un errore. Vanno alla prova, infatti, tante cose.
CONTINUA A PAGINA 21

ILARIO LOMBARDO

Addio al codice per gli appalti, vestigia di un'altra era, quella pre-Coronavirus. Per un'Italia in piena crisi serve altro per velocizzare i cantieri.

APAGINA 2

INTERVISTA ALLA MINISTRA DELLA PUBBLICA AMMINISTRAZIONE

**Dadone: via il cartellino agli statali
Il 40% al lavoro in smart working**

FEDERICO CAPURSO - P. 5

LE IDEE

LA POVERTÀ E I SUSSIDI STATALI

**COME FRENARE
LA RABBIA
CHE CRESCE**

LINDA LAURA SABBADINI

La povertà è uno spettro che si aggira nel nostro Paese e non solo nel nostro. La crisi avviata tra il 2008 e il 2009 aveva portato a un raddoppio della povertà assoluta nel 2012. Cioè, non subito. E questo per un motivo preciso. Due importanti ammortizzatori sociali avevano protetto gli individui: cassa integrazione e famiglia. La prima aveva tutelato i capofamiglia, la seconda i giovani figli che perdevano o non trovavano il lavoro.
CONTINUA A PAGINA 21

IL CASO

L'Italia riparte e trova gli aumenti: il caffè schizza a 1,30



CLAUDIO FURLAN / L'ESPRESSO

In piazza Duomo a Milano hanno riaperto bar e ristoranti BALDI ESOLA - PP. 8-9

**Il pasticcio dei 25 mila euro
I prestiti che non arrivano**

LUCA MONTICELLI

Dopo quasi un mese e mezzo dall'approvazione del decreto liquidità ancora non si sa quanti soldi sono stati accreditati alle piccole imprese e ai professionisti che hanno richiesto il prestito fino a 25 mila euro garantito al 100 per cento dallo Stato.
APAGINA 8

L'OMICIDIO LUCA SACCHI

**ANASTASYA
E IL NOSTRO
DITO PUNTATO**

ELENA STANCANELLI

Non sappiamo più vivere senza condannare o assolvere, il nostro dito indice è in perenne erezione. Ci eccitava il vizio, il sesso, la droga, il torbido in cui galleggiava ogni fattaccio di cronaca. Ci eccitava il fattaccio stesso, il sangue, il voyeurismo delle immagini contro cui ci siamo sperticati per anni. I cadaveri, i bambini con le panciarelle gonfie per la fame, i prigionieri di guerra appesi come panni sporchi, in bilico sui piedistalli elettrificati...
CONTINUA A PAGINA 21

Venerdì la 1ª uscita
LA COLLANA DEFINITIVA DELL'ESCURSIONISMO
IN PIEMONTE, LIGURIA E VALLE D'AOSTA

ESCURSIONI IMPERDIBILI

DOMBROVSKIS FRENA SUI 500 MILIARDI
**LA SOLITA UE
SI SPACCA
SUL FONDO**

MARCO BRESOLIN

La proposta franco-tedesca sul Recovery Fund difficilmente vedrà la luce così come è stata disegnata da Angela Merkel ed Emmanuel Macron. Il presidente del Consiglio Conte la considera «un punto di partenza», ma il problema è che il punto di arrivo rischia di essere molto meno ambizioso di quanto il premier abbia auspicato ieri nel corso di un giro di telefonate con il presidente francese e la cancelliera tedesca. --P. 8

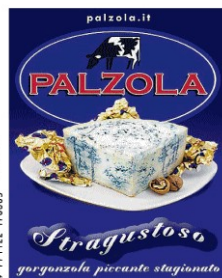
BUONGIORNO

Ogni un paio di settimane, col fiuto del braccio, vaste leadership italiane annusano il pericolo nel famigerato asse franco-tedesco. Già l'espressione - asse franco-tedesco - suscita l'allarme del pollaio all'arrivo della volpe. Persino se l'asse si accorda per cinquecento miliardi di debito comunitario, somma minima e a salire e per noi vantaggiosissima, e se metà asse, quella francese, ha incontrato l'altra metà per rappresentare anche gli interessi italiani, probabilmente meglio di quanto li avremmo rappresentati noi. Ma, al di là di questo, alle sentinelle dell'orgoglio nostrano andrebbe ricordato che, tre minuti dopo la fine della Seconda guerra mondiale, fu chiara al mondo la strada per chiuderla con secoli di carneficina: un'Europa unita e sulla imprescindibile base di una radicata pacificazione fra Germania e Francia.

Sulla linea del Reno

MATTIA FELTRI

Nel 1950 il passo della concretezza fu compiuto dal ministro francese Robert Schuman nel discorso per esortare i due paesi a mettere assieme la loro produzione di carbone e acciaio, farne padelle anziché cannoni, e fondare l'unione economica. Trentaquattro anni dopo, la foto di Verdun - luogo della più spaventosa battaglia della Grande guerra - con Helmut Kohl e François Mitterrand mano nella mano, fu l'immagine del sodalizio evoluto in fratellanza, e noi altri possiamo ripeterci finché vogliamo che non c'è Europa senza italiani, ed è pure vero, ma l'Europa nasce e si fortifica lì, sulla Mosella e sul Reno. Poi se tutto questo non ci garba, bisognerebbe perlomeno piantarla con le lacrime e la pretese di carità, per tirare su le maniche e sistemare qualche conticino perennemente in rosso.





BORSA -2,11% 1€ = \$1,0950

BORSA ESTERE		INDICATORI	
Dow Jones	24.866	Euro-Bilance	0,8854
Nasdaq	9.309	Euro-Yen	118,00
S&P 500	2.902	Euro-Fr.Sv.	1,0833
Nikkei	20.432	Euro-Yuan	7,7819
Francforta	11.078	RENDIMENTI	
Zurigo	8.754	Btp 10 Y	1,4481
London	6.002	Bund 10 Y	-0,8888
Parigi	4.498	FUTURE	
VALUTE		Euro-Btp	138,89
Euro-Dollaro	1,0950	Euro-Bund	-175,4
		Flus Mib	17,218

Perini Navi chiede il 182-bis e finisce nel mirino di Sanlorenzo

Oggi il cda del gruppo nautico avvierà la procedura per tentare il salvataggio. Il concorrente quotato pronto a intervenire

Montanari a pagina 15

Richemont emette bond per 2 miliardi

Il ceo Johan Rupert: Non stiamo vivendo una pausa, ma un reset

Bergeretti in MF Fashion

Anno XXXI n. 088
Mercoledì 20 Maggio 2020
€2,00 *Classedtori*

OGGI ALL'INTERNO

#RIPARTITALIA
100 IDEE PER LA RIPRESA

Il manifesto della ripresa. Le 100 idee da realizzare per il futuro dell'economia italiana

SPECIALE ESTRAIBILE DI 24 PAGINE

Caratteristiche
30 ANNI
CANT
CINQUE
MF

Con MF Magazine for Fashion n. 105 a €2,00 (020) + € 3,00. Con MF Magazine for Living n. 38 a €2,00 (020) + € 3,00. Con i Bici regionali annuali a € 1,00 (020) + € 3,00. Spedite in ab. P. art. 1 n. 1. 4096/020 abbo. - I.A.F. Lit. 05/5/2019 Period. € 3,00

ITALIA-FRANCIA PARIGI ILLUDE ROMA SUL RECOVERY FUND. E SI COMPLICA LA STRADA VERSO FCA-PSA

I Compromessi Sposi

Mentre **infuria la polemica** sugli aiuti alla Fiat il governo prepara una **stretta sulle garanzie**. L'idea è **vietare il dividendo** di 5,5 miliardi, che cambierebbe però i pesi della **fusione**. Non va meglio in politica: il **fondo di Macron** da 500 mld **rischia di non sostenere l'Italia**

IL RITORNO DELLE VENDITE ALLO SCOPERTO PIEGA PIAZZA AFFARI: -2,1%

RISPARMIATORI IN FILA

Btp Italia, ordini a quota 8,7 miliardi

Iacovoni (Mef): oltre le previsioni

BANCA PUBBLICA

Si allontana l'uscita del Tesoro dal Monte

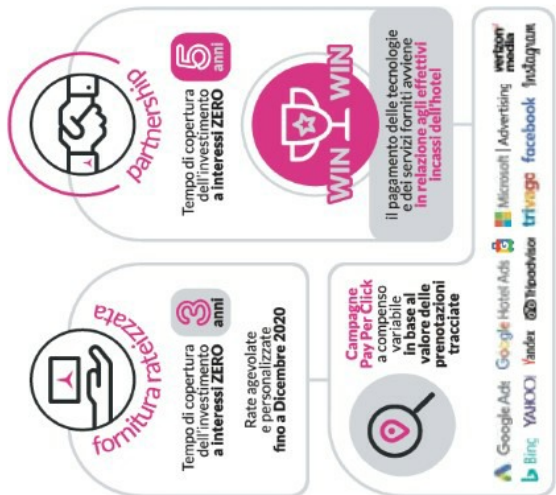
CALCIO & AFFARI

Riparte il tavolo Pallotta-Friedkin per la Roma, ma su valori più bassi

(servizi da pagina 2 a pagina 17)

Blastness
finanzia gli hotel indipendenti ed investe sul loro futuro

con formule contrattuali flessibili e personalizzate e campagne Pay Per Click a compenso variabile



Google Partner

BLASTNESS
GROWING YOUR BUSINESS
blastness.com

VIRTUAL ROADSHOW 2020
19-22-27 Maggio
scopri di più ed iscrivi gratis su roadshow.blastness.com



Raddoppiano i posti su bus e vaporetti «Troppi passeggeri, allarme contagi»

Nuova ordinanza della Regione. Lettera sui tagli al premier. Linea per Tessera: «Sospendere la gara»

Mo. Zi.

VENEZIA Niente più guanti obbligatori sugli autobus, motoscafi e motonavi Actv e cade anche l'obbligo di stare distanziati di un metro nei posti in piedi. A patto che si stia tutti in fila indiana e si eviti il faccia a faccia. Lo ha stabilito l'ordinanza del presidente della Regione Veneto Luca Zaia emanata lunedì e applicata da Avm a partire da ieri con il risultato che la capacità di dei mezzi è passata dal 25-30 per cento al 48-50%. Quasi un raddoppio. Una nota interna indica a piloti, marinai e autisti quante persone concretamente possono salire a bordo: 101 sui vaporetti, 73 sui motoscafi, 110, 140, 160 o 190 sui motobattelli foranei (a seconda del modello), per gli autobus la capacità passa a circa 48 posti, per quelli doppi 67 persone e un'ottantina sul tram. Si tratta di numeri indicativi ad uso del personale, variabili a seconda delle situazioni perché, ad esempio, una famiglia di quattro persone non è necessario che mantenga le distanze a bordo. E intanto si rafforza anche l'offerta di parcheggi: Venezia Terminal Passeggeri ha esteso l'accordo con l'**Autorità portuale** e così nel parcheggio 5 della Marittima, gratis fino al 31 maggio, dal primo giugno la tariffa giornaliera sarà di 4 euro. Resta il problema delle linee mai riattivate,

come la 13 per la Nave de Vero o il 24h. A casi come questi pensa il consigliere regionale di Forza Italia Maurizio Conte quando suggerisce di far entrare i privati nello spazio lasciato scoperto dal pubblico. Visto che il 50 per cento del personale delle aziende di trasporto locale del Veneto è in cassa integrazione e che il servizio è insufficiente, Conte ha depositato ieri una mozione che invita la giunta Zaia a «valutare la possibilità di coinvolgere il settore privato del trasporto per sopperire alle esigenze, con contratti specifici per il periodo necessario al superamento dell'emergenza». Si è già proposta l'azienda Caronte&Tourist che, nel chiedere il rinvio della gara dell'1 giugno per il collegamento aereo tra l'aeroporto e la Marittima - in quanto non c'è stata possibilità di sopralluoghi, ma soprattutto le condizioni del bando sarebbero da rivedere alla luce della probabile riduzione dei turisti - lancia un'ipotesi a Ca' Farsetti: «Un rapporto sussidiario con Actv, un accordo che preveda che chi gestisce il servizio per l'aeroporto possa essere chiamato a sostenere con i propri mezzi anche il servizio cittadino», dice l'amministratore delegato Lorenzo Maticena. Un po' come ha fatto il Comune di Venezia coi mototaxi a tariffa calmierata, accordo finito in una lettera di doglianze recapitata al presidente del Consiglio Giuseppe Conte e firmata, tra gli altri, da Renzo Scarpa, Giorgio Suppiej, Giampietro Antonini, Paolo Cuman, Marco Zanetti, Andrea Rizzo, Giovanni Leone, Marco Sitran, Maria Rosa Vittadini, Andrea Barina. Scrivono di una città «taglieggiata» sul trasporto pubblico «tagliato del 70 per cento perché, così viene motivato, esiste la prospettiva di mancato incasso dei biglietti turistici - lamentano - I numeri divulgati dall'amministrazione, sembrano configurati per far apparire come una tragedia dalle dimensioni bibliche una situazione certamente preoccupante ma che non imporrebbe il taglio dei servizi». Anche Articolo 1 punta il dito: «Si è preferito lavorare aggiungendo a macchia di leopardo corse bis - accusa il segretario regionale Gabriele Scaramuzza - E concedere i pontoni a soggetti privati. I collegamenti con Riviera del Brenta e la Castellana sono stati quasi completamente azzerati. Un fallimento completo, l'amministrazione non ha finora investito sulla propria azienda e costruito una programmazione seria per rispondere ai cittadini».



infrastrutture

Fincantieri rifarà il porto di Rapallo

Il gruppo si è aggiudicato anche i lavori per la diga del porto di Vado Ligure

Antonio Larizza

La mareggiata del 2018 lo aveva distrutto, Fincantieri lo ricostruirà. Rapallo riavrà il suo **porto**: la controllata Fincantieri Infrastructure Opere Marittime ha firmato il contratto per la ricostruzione, il rafforzamento e l' ampliamento del **porto** turistico «Riva» di Rapallo. Da quanto si apprende i lavori dovrebbero partire già a giugno e durare circa 15 mesi. Se le previsioni saranno rispettate, entro l' autunno del 2021 la Liguria potrebbe riattivare al pieno delle sue capacità lo storico porticciolo creato da Carlo Riva, progettato e costruito nel 1971, divenuto nel tempo il primo **porto** turistico italiano e rimasto tale fino alla ferita del 2018, quando una violenta mareggiata cancellò il **porto** raccogliendo nell' insenatura i relitti di numerose imbarcazioni turistiche. L' amministratore delegato del gruppo Fincantieri Giuseppe Bono ha espresso «soddisfazione» per la firma del contratto, che consentirà a Fincantieri, attraverso la propria controllata Infrastructure, «di mettere le proprie competenze a servizio della ricostruzione e dell' ammodernamento di un "Marine" simbolo della nautica italiana». Una ricostruzione che potrebbe diventare anche il simbolo del rilancio per un settore in crisi: «Speriamo - ha aggiunto infatti Giuseppe Bono - che quest' opera possa rappresentare un segnale di ripresa per il comparto e per il turismo nel nostro paese». Fincantieri si è anche aggiudicata, in associazione temporanea di imprese con Fincosit srl, l' assegnazione dei lavori per lo spostamento e l' ampliamento della diga del **porto** di **Vado** Ligure. I due appalti sono stati predisposti dall' Autorità di sistema del Mar Ligure occidentale. Secondo l' amministratore delegato di Fincantieri, il binomio tra il **porto** di Rapallo e quello di **Vado** Ligure contribuirà in modo decisivo «al rafforzamento della costa ligure e al conseguente rilancio del suo indotto economico». «Con queste ulteriori assegnazioni - ha commentato Marcello Sorrentino, amministratore delegato della controllata Fincantieri Infrastructure - il nostro gruppo consolida la sua presenza nel settore delle infrastrutture, dove da poco tempo ha collezionato il completamento in tempi record del nuovo Ponte di Genova e la costruzione, in corso a Braila, in Romania, del Ponte sul Danubio, il terzo ponte sospeso più lungo d' Europa. Con le opere marittime di Rapallo e **Vado** Ligure - ha continuato Sorrentino - restituiamo al Paese competenze che si stavano estinguendo». © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Danneggiato nel 2018 dal maltempo

Fincantieri rifà porto di Rapallo

Fincantieri Infrastructure, attraverso la controllata Fincantieri Infrastructure opere marittime, ha siglato il contratto per la ricostruzione, il rinforzo e l'adeguamento dello storico **porto** turistico internazionale di Rapallo. Si tratta del primo Marina italiano, progettato e costruito dal pioniere della nautica Carlo Riva nel 1971 e pesantemente danneggiato dalle mareggiate dell'ottobre 2018 che avevano devastato la costa ligure e gran parte di quelle italiane. I lavori per la ricostruzione del **porto** avranno anche lo scopo di mettere in sicurezza l'abitato e l'area marina di Rapallo. Fincantieri ha spiegato che il **porto** Carlo Riva verrà ripristinato secondo i più alti ed evoluti standard progettuali di sicurezza marittima e logistico-infrastrutturale. Il dimensionamento delle opere di difesa sarà basato sui dati relativi all'evento meteomarinario eccezionale del 2018, grazie a un avanzato modello fisico realizzato da un centro universitario italiano di avanguardia, che permetterà alla nuova diga di resistere anche in futuro a eventi di pari portata. L'opera completa, comprensiva di nuovi banchinamenti e pontili, verrà realizzata in 15 mesi dall'inizio dei lavori previsto il mese prossimo, mentre a giugno 2021 sono previsti il completamento della diga foranea e del muro paraonde. Inoltre Fincantieri Infrastructure si è aggiudicata, in associazione temporanea d'impresa con Fincosit, l'assegnazione dei lavori per lo spostamento e l'ampliamento della diga foranea del **porto** di **Vado** Ligure, appaltati dall'Autorità di sistema del Mar Ligure occidentale. «Esprimo soddisfazione per la firma di questo contratto che consentirà a Fincantieri, attraverso la propria controllata Infrastructure, di mettere le proprie competenze a servizio della ricostruzione e dell'ammodernamento di un Marina simbolo della nautica italiana, che speriamo possa rappresentare un segnale di ripresa per il comparto e per il turismo nel nostro paese», ha dichiarato Giuseppe Bono, a.d. del gruppo. «Unitamente al **porto** di **Vado** Ligure potremo contribuire al rafforzamento della costa ligure e al conseguente rilancio del suo indotto economico». © Riproduzione riservata.

Italia Oggi GUIDA MANAGERIALE ALL'EMERGENZA VIRUS | Venerdì 20 maggio 2020 | 29

Potrà essere distribuita se l'indebitamento continuerà a scendere

Tim punta a cedola 2020

La.d.: ruolo chiave del governo su rete unica



FINIR MARZO
I ricavi di Eolo a +24%

POLICY
Intesa Sp, il credito sarà green

BANCHE
Sofferenze in leggera risalita

IN APRILE
Fea, cresce la quota Italia e Uk

Danneggiato nel 2018 dal maltempo
Fincantieri rifà porto di Rapallo

Fincantieri Infrastructure ha siglato il contratto per la ricostruzione, il rinforzo e l'adeguamento dello storico porto turistico internazionale di Rapallo. Si tratta del primo Marina italiano, progettato e costruito dal pioniere della nautica Carlo Riva nel 1971 e pesantemente danneggiato dalle mareggiate dell'ottobre 2018 che avevano devastato la costa ligure e gran parte di quelle italiane. I lavori per la ricostruzione del porto avranno anche lo scopo di mettere in sicurezza l'abitato e l'area marina di Rapallo. Fincantieri ha spiegato che il porto Carlo Riva verrà ripristinato secondo i più alti ed evoluti standard progettuali di sicurezza marittima e logistico-infrastrutturale. Il dimensionamento delle opere di difesa sarà basato sui dati relativi all'evento meteomarinario eccezionale del 2018, grazie a un avanzato modello fisico realizzato da un centro universitario italiano di avanguardia, che permetterà alla nuova diga di resistere anche in futuro a eventi di pari portata. L'opera completa, comprensiva di nuovi banchinamenti e pontili, verrà realizzata in 15 mesi dall'inizio dei lavori previsto il mese prossimo, mentre a giugno 2021 sono previsti il completamento della diga foranea e del muro paraonde. Inoltre Fincantieri Infrastructure si è aggiudicata, in associazione temporanea d'impresa con Fincosit, l'assegnazione dei lavori per lo spostamento e l'ampliamento della diga foranea del porto di Vado Ligure, appaltati dall'Autorità di sistema del Mar Ligure occidentale.

Il Secolo XIX (ed. Savona)

Savona, Vado

Fincantieri ricostruirà il porto di Rapallo

Francesco Ferrari Dal viadotto di Renzo Piano sul Polcevera ad altri due interventi strategici per il futuro del territorio ligure: la realizzazione della nuova diga foranea del porto di Vado Ligure e la ricostruzione del porticciolo turistico di Rapallo, devastato dalle mareggiate dell' ottobre di due anni fa. Non sono più solo le navi a sostenere il business, e la presenza in Liguria, del gruppo Fincantieri, che attraverso la sua controllata Fincantieri Infrastructure (e nel caso di Rapallo della divisione Opere marittime) ha sottoscritto due contratti che vanno ben oltre il valore simbolico. Il primo riguarda il rifacimento, il rinforzo e l' adeguamento dello storico porto turistico internazionale di Rapallo, il primo in Italia, progettato e costruito dal pioniere della nautica Carlo Riva nel 1971: i lavori avranno anche lo scopo di mettere in sicurezza l' abitato e l' area marina di Rapallo, fa sapere il gruppo guidato da Giuseppe Bono. 'Il porto Carlo Riva verrà ripristinato secondo i più alti ed evoluti standard progettuali di sicurezza marittima e logistico -infrastrutturale. Il dimensionamento delle opere di difesa sarà basato sui dati relativi all' evento meteomarinico eccezionale del 2018, grazie ad un avanzato modello fisico realizzato da un centro universitario italiano di avanguardia, che permetterà alla nuova diga di resistere anche in futuro ad eventi meteomarinici di pari portata». L' opera verrà realizzata in 15 mesi dall' inizio dei lavori, previsto nel prossimo mese di giugno, mentre già a giugno 2021 sono previsti il completamento della diga foranea e del muro paraonde. Fincantieri Infrastructure si è inoltre aggiudicata, in Ati con Fincosit Srl, l' assegnazione dei lavori per lo spostamento e l' ampliamento della diga foranea del porto di Vado Ligure, appaltati dall' **Autorità di Sistema** del Mar Ligure Occidentale. In questo caso, come anticipato nei giorni dal Secolo XIX, l' aggiudicazione è stata impugnata dalla Sales, seconda classificata nel bando di gara, con un ricorso al Tar della Liguria. Nel caso di Rapallo, Bono ha parlato di un contratto 'che consentirà a Fincantieri di mettere le proprie competenze a servizio della ricostruzione e dell' ammodernamento di un Marina simbolo della nautica italiana, che speriamo possa rappresentare un segnale di ripresa per il comparto e per il turismo nel nostro Paese. Unitamente al porto di Vado Ligure potremo contribuire al rafforzamento della costa ligure e al conseguente rilancio del suo indotto economico». Come dichiarato dallo stesso Bono agli analisti in occasione della presentazione dell' ultima trimestrale, il futuro di Fincantieri - pur restando saldamente ancorato alla cantieristica navale non può prescindere dallo sviluppo di competenze in altre aree industriali. Le opere infrastrutturali fanno parte di questo disegno.



Il Piccolo

Savona, Vado

dopo il ponte di genova

Fincantieri ricostruirà il porto di Rapallo e la diga di Vado Ligure

TRIESTE Fincantieri Infrastructure S.p.A, che ha appena completato il nuovo Ponte di Genova, si è aggiudicata due importanti opere in Italia. Attraverso la controllata Fincantieri Infrastructure Opere Marittime, ha sottoscritto il contratto per la ricostruzione, il rinforzo e l' adeguamento dello storico porto turistico internazionale di Rapallo e inoltre si è inoltre aggiudicata in Ati con Fincosit Srl l' assegnazione dei lavori per lo spostamento e l' ampliamento della diga foranea del porto di Vado Ligure, appaltati dall' **Autorità** di Sistema del Mar Ligure Occidentale. Il porto turistico di Rapallo è il primo Marina italiano, progettato e costruito dal pioniere della nautica Carlo Riva nel 1971, e pesantemente danneggiato dalle mareggiate dell' ottobre 2018. I lavori per la ricostruzione metteranno inoltre in sicurezza l' abitato e l' area marina di Rapallo. Il porto Carlo Riva verrà ripristinato secondo i più alti ed evoluti standard progettuali di sicurezza marittima e logistico-infrastrutturale, tanto da resistere in futuro ad eventi meteomarinari di pari portata a quelli di due anni fa. L' opera verrà realizzata in 15 mesi dall' inizio dei lavori, nel prossimo mese di giugno. L' ad del gruppo Fincantieri Giuseppe Bono ha espresso «soddisfazione» per la firma del contratto che consentirà a Fincantieri, attraverso la propria controllata Infrastructure, «di mettere le proprie competenze a servizio della ricostruzione e dell' ammodernamento di un Marina simbolo della nautica italiana, che speriamo possa rappresentare un segnale di ripresa per il comparto e per il turismo nel nostro Paese». Con il porto di Vado Ligure, ha aggiunto «potremo contribuire al rafforzamento della costa ligure e al conseguente rilancio del suo indotto economico». «Con queste ulteriori assegnazioni - ha detto Marcello Sorrentino, ad della controllata - Fincantieri Infrastructure consolida la sua presenza nel settore delle infrastrutture, dove da poco tempo ha collezionato il completamento in tempi record del nuovo Ponte di Genova e la costruzione, in corso a Braila (Romania), del Ponte sul Danubio, il terzo ponte sospeso più lungo d' Europa. E con le opere marittime di Rapallo e Vado Ligure restituiamo al Paese quelle competenze che si stavano estinguendo». --

The image shows a newspaper clipping from 'Il Piccolo' with the following details:

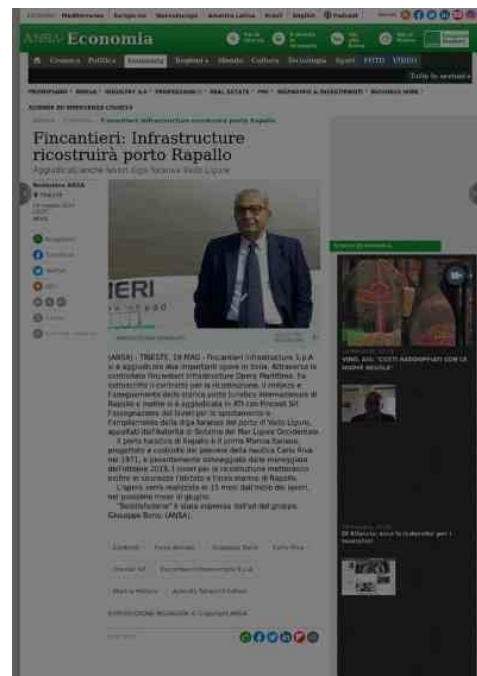
- Page:** 20
- Section:** ECONOMIA
- Headline:** Mercato degli affitti: 2019 ok a Trieste anche se adesso domina la prudenza
- Sub-headline:** Sempre in Fiesse le zone del centro e del Giardini pubblici. A cadere, insieme le performance dei monoblocchi con un -8,2%.
- Text:** L'andamento del mercato degli affitti nel 2019 è stato positivo, soprattutto a Trieste, dove il mercato si è consolidato. Tuttavia, la prudenza domina attualmente le scelte degli affittuari.
- Table:** A table showing rental market statistics for various cities, including Trieste, Genova, and Rapallo.
- Image:** A small portrait of a man, likely a real estate expert or economist.
- Other Text:** A sidebar article titled 'L'inverno troppo caldo compromette in Italia la produzione di miele'.



Fincantieri: Infrastructure ricostruirà porto Rapallo

Aggiudicati anche lavori diga foranea Vado Ligure

(ANSA) - TRIESTE, 19 MAG - Fincantieri Infrastructure S.p.A si è aggiudicata due importanti opere in Italia. Attraverso la controllata Fincantieri Infrastructure Opere Marittime, ha sottoscritto il contratto per la ricostruzione, il rinforzo e l' adeguamento dello storico **porto** turistico internazionale di Rapallo e inoltre si è aggiudicata in ATI con Fincosit Srl l' assegnazione dei lavori per lo spostamento e l' ampliamento della diga foranea del **porto** di **Vado** Ligure, appaltati dall' Autorità di Sistema del Mar Ligure Occidentale. Il **porto** turistico di Rapallo è il primo Marina italiano, progettato e costruito dal pioniere della nautica Carlo Riva nel 1971, e pesantemente danneggiato dalle mareggiate dell' ottobre 2018. I lavori per la ricostruzione metteranno inoltre in sicurezza l' abitato e l' area marina di Rapallo. L' opera verrà realizzata in 15 mesi dall' inizio dei lavori, nel prossimo mese di giugno. "Soddisfazione" è stata espressa dall' ad del gruppo, Giuseppe Bono. (ANSA).



Porti: sindaco Rapallo, diga fondamentale per territorio

Il sindaco di Rapallo Carlo Bagnasco esprime soddisfazione per l' accordo sottoscritto tra la **Porto** Carlo Riva e Fincantieri per la ricostruzione dello scalo cittadino danneggiato dalla mareggiata dell' ottobre 2018. «Sono sicuro che la realizzazione quest' opera sarà fondamentale non solo per un rilancio turistico della città ma anche per la messa in sicurezza di tutto il territorio» ha detto Bagnasco riferendosi al ruolo della diga crollata che di fatto protegge l' abitato cittadino dai marosi. (ANSA).



Fincantieri Infrastructure ricostruisce il porto turistico Riva di Rapallo

In Ati con Fincosit, Fincantieri si aggiudica anche l'assegnazione dei lavori per lo spostamento e l'ampliamento della diga foranea del porto di Vado Ligure

Fincantieri Infrastructure, attraverso la sua controllata Fincantieri Infrastructure Opere Marittime, ha firmato il contratto per la ricostruzione del **porto** turistico "Riva" di Rapallo. La commessa prevede il rafforzamento e l'ampliamento del porticciolo. Creato da Carlo Riva nel 1971, quello di Rapallo è il primo **porto** turistico italiano. Era stato distrutto dalla mareggiata che aveva colpito la costa ligure nell'autunno 2018 (nella foto). I lavori dovrebbero partire a giugno e durare circa 15 mesi, già a giugno 2021 sono però previsti il completamento della diga foranea e del muro paraonde. Fincantieri Infrastructure, comunica la società in una nota, si è inoltre aggiudicata in ati con Fincosit srl l'assegnazione dei lavori per lo spostamento e l'ampliamento della diga foranea del **porto** di **Vado** Ligure, appaltati dall'Autorità di Sistema del Mar Ligure Occidentale. «Questo contratto dichiara Giuseppe Bono, ad del Gruppo consentirà a Fincantieri, attraverso la propria controllata Infrastructure, di mettere le proprie competenze a servizio della ricostruzione e dell'ammodernamento di un marina simbolo della nautica italiana, che speriamo possa rappresentare un segnale di ripresa per il comparto e per il turismo nel nostro Paese. Unitamente al **porto** di **Vado** Ligure potremo contribuire al rafforzamento della costa ligure e al conseguente rilancio del suo indotto economico».



Fincantieri Infrastructure ricostruirà il porto di Rapallo e la diga foranea di Vado Ligure

19 May, 2020 TRIESTE - Fincantieri Infrastructure Opere Marittime, controllata di Fincantieri Infrastructure S.p.A, ricostruirà il rinforzo e l' adeguamento del porto turistico internazionale di Rapallo . Lo storico porto, Carlo Riva, che fu gravemente danneggiato due anni fa, nell' ottobre del 2018, a seguito delle forti mareggiate che si abatterono su buona parte della costa ligure. Il porto è stato il primo marina italiano progettato e costruito, nel 1971, dal pioniere della nautica mondiale e patron della società di costruzione dei famosi motoscafi di lusso "Riva ". In seguito alla ricostruzione del porto anche le aree abitate e e l' area marina di Rapallo avranno giovamenti in termini di sicurezza. Il porto verrà ripristinato secondo i più alti ed evoluti standard progettuali di sicurezza marittima e logistico-infrastrutturale, in quanto il dimensionamento delle opere di difesa sarà basato sui dati relativi all' evento meteomarinico eccezionale del 2018, grazie ad un avanzato modello fisico realizzato da un centro universitario italiano di avanguardia, che permetterà alla nuova diga di resistere anche in futuro ad eventi meteomarinici di pari portata. L' opera completa, comprensiva di nuovi banchinamenti e pontili, verrà realizzata in 15 mesi dall' inizio dei lavori previsto nel prossimo mese di giugno, mentre già a giugno 2021 sono previsti il completamento della diga foranea e del muro paraonde. Fincantieri Infrastructure si è inoltre aggiudicata in ATI con Fincosit Srl l' assegnazione dei lavori per lo spostamento e l' ampliamento della diga foranea del porto di Vado Ligure, appaltati dall' Autorità di Sistema del Mar Ligure Occidentale. 'Esprimo soddisfazione per la firma di questo contratto che consentirà a Fincantieri, attraverso la propria controllata Infrastructure, di mettere le proprie competenze a servizio della ricostruzione e dell' ammodernamento di un Marina simbolo della nautica italiana, che speriamo possa rappresentare un segnale di ripresa per il comparto e per il turismo nel nostro Paese', ha dichiarato Giuseppe Bono, AD del Gruppo Fincantieri. 'Unitamente al porto di Vado Ligure - ha aggiunto - potremo contribuire al rafforzamento della costa ligure e al conseguente rilancio del suo indotto economico'. 'Con queste ulteriori assegnazioni - conclude Marcello Sorrentino, AD della controllata - Fincantieri Infrastructure consolida la sua presenza nel settore delle infrastrutture, dove da poco tempo ha collezionato il completamento in tempi record del nuovo Ponte di Genova e la costruzione, in corso a Braila (Romania), del Ponte sul Danubio, il terzo ponte sospeso più lungo d' Europa. E con le opere marittime di Rapallo e Vado Ligure restituiamo al Paese quelle competenze che si stavano estinguendo'.



Rapallo, il porto turistico Carlo Riva sarà ricostruito da Fincantieri Infrastructure

L'opera sarà terminata in 15 mesi

Genova. Fincantieri Infrastructure S.p.A, attraverso la sua controllata Fincantieri Infrastructure Opere Marittime, ha sottoscritto il contratto per la ricostruzione, il rinforzo e l' adeguamento dello storico porto turistico internazionale di Rapallo, il primo Marina italiano, progettato e costruito dal pioniere della nautica Carlo Riva nel 1971, e pesantemente danneggiato dalle mareggiate dell' ottobre 2018 che hanno devastato la costa ligure e gran parte delle coste italiane. I lavori per la ricostruzione del porto avranno anche lo scopo di mettere in sicurezza l' abitato e l' area marina di Rapallo. Il porto Carlo Riva verrà ripristinato secondo i più alti ed evoluti standard progettuali di sicurezza marittima e logistico-infrastrutturale, in quanto il dimensionamento delle opere di difesa sarà basato sui dati relativi all' evento meteomarinario eccezionale del 2018, grazie ad un avanzato modello fisico realizzato da un centro universitario italiano di avanguardia, che permetterà alla nuova diga di resistere anche in futuro ad eventi meteomarinari di pari portata. L' opera completa, comprensiva di nuovi banchinamenti e pontili, verrà realizzata in 15 mesi dall' inizio dei lavori previsto nel prossimo mese di giugno, mentre già a giugno 2021 sono previsti il completamento della diga foranea e del muro paraonde. Fincantieri Infrastructure si è inoltre aggiudicata in ATI con Fincosit Srl l' assegnazione dei lavori per lo spostamento e l' ampliamento della diga foranea del porto di Vado Ligure, appaltati dall' **Autorità** di **Sistema** del Mar Ligure Occidentale. 'Esprimo soddisfazione per la firma di questo contratto che consentirà a Fincantieri, attraverso la propria controllata Infrastructure, di mettere le proprie competenze a servizio della ricostruzione e dell' ammodernamento di un Marina simbolo della nautica italiana, che speriamo possa rappresentare un segnale di ripresa per il comparto e per il turismo nel nostro Paese', ha dichiarato Giuseppe Bono, AD del Gruppo Fincantieri. 'Unitamente al porto di Vado Ligure - ha aggiunto - potremo contribuire al rafforzamento della costa ligure e al conseguente rilancio del suo indotto economico'. 'Con queste ulteriori assegnazioni - conclude Marcello Sorrentino, AD della controllata - Fincantieri Infrastructure consolida la sua presenza nel settore delle infrastrutture, dove da poco tempo ha collezionato il completamento in tempi record del nuovo Ponte di Genova e la costruzione, in corso a Braila (Romania), del Ponte sul Danubio, il terzo ponte sospeso più lungo d' Europa. E con le opere marittime di Rapallo e Vado Ligure restituiamo al Paese quelle competenze che si stavano estinguendo'.



Informare

Savona, Vado

All' Ati Fincantieri Infrastructure- Fincosit i lavori per lo spostamento e l' ampliamento della diga foranea del porto di Vado Ligure

La società del gruppo Fincantieri ha siglato anche un contratto per la ricostruzione, il rinforzo e l' adeguamento dello storico **porto** turistico internazionale di Rapallo Il gruppo navalmecanico Fincantieri ha reso noto che la propria società Fincantieri Infrastructure, in associazione temporanea di impresa con la Fincosit Srl, società che ha realizzato la nuova piattaforma container del **porto** di **Vado** Ligure, si è aggiudicata l' assegnazione dei lavori per lo spostamento e l' ampliamento della diga foranea del **porto** ligure appaltati dall' Autorità di Sistema del Mar Ligure Occidentale. Inoltre Fincantieri Infrastructure, attraverso la sua controllata Fincantieri Infrastructure Opere Marittime, ha sottoscritto anche un contratto per la ricostruzione, il rinforzo e l' adeguamento dello storico **porto** turistico internazionale di Rapallo, il primo Marina italiano, progettato e costruito dal pioniere della nautica Carlo Riva nel 1971, e pesantemente danneggiato dalle mareggiate dell' ottobre 2018 che hanno devastato la costa ligure e gran parte delle coste italiane. I lavori per la ricostruzione del **porto** avranno anche lo scopo di mettere in sicurezza l' abitato e l' area marina di Rapallo. L' opera completa, comprensiva di nuovi banchinamenti e pontili, verrà realizzata in 15 mesi dall' inizio dei lavori previsto nel prossimo mese di giugno, mentre già a giugno 2021 sono previsti il completamento della diga foranea e del muro paraonde. «Con queste ulteriori assegnazioni - ha commentato l' amministratore delegato di Fincantieri Infrastructure, Marcello Sorrentino - Fincantieri Infrastructure consolida la sua presenza nel settore delle infrastrutture, dove da poco tempo ha collezionato il completamento in tempi record del nuovo Ponte di Genova e la costruzione, in corso a Braila (Romania), del Ponte sul Danubio, il terzo ponte sospeso più lungo d' Europa. E con le opere marittime di Rapallo e **Vado** Ligure restituiamo al Paese quelle competenze che si stavano estinguendo».



Informatore Navale

Savona, Vado

"FINCANTIERI INFRASTRUCTURE OPERE MARITTIME" RICOSTRUIRÀ IL PORTO CARLO RIVA DI RAPALLO E LA DIGA DI VADO LIGURE

Trieste, 19 maggio 2020 - Fincantieri Infrastructure S.p.A, attraverso la sua controllata Fincantieri Infrastructure Opere Marittime, ha sottoscritto il contratto per la ricostruzione, il rinforzo e l' adeguamento dello storico **porto** turistico internazionale di Rapallo, il primo Marina italiano, progettato e costruito dal pioniere della nautica Carlo Riva nel 1971, e pesantemente danneggiato dalle mareggiate dell' ottobre 2018 che hanno devastato la costa ligure e gran parte delle coste italiane. I lavori per la ricostruzione del **porto** avranno anche lo scopo di mettere in sicurezza l' abitato e l' area marina di Rapallo. Il **porto** Carlo Riva verrà ripristinato secondo i più alti ed evoluti standard progettuali di sicurezza marittima e logistico-infrastrutturale, in quanto il dimensionamento delle opere di difesa sarà basato sui dati relativi all' evento meteomarinario eccezionale del 2018, grazie ad un avanzato modello fisico realizzato da un centro universitario italiano di avanguardia, che permetterà alla nuova diga di resistere anche in futuro ad eventi meteomarinari di pari portata. L' opera completa, comprensiva di nuovi banchinamenti e pontili, verrà realizzata in 15 mesi dall' inizio dei lavori previsto nel prossimo mese di giugno, mentre già a giugno 2021 sono previsti il completamento della diga foranea e del muro paraonde. Fincantieri Infrastructure si è inoltre aggiudicata in ATI con Fincosit Srl l' assegnazione dei lavori per lo spostamento e l' ampliamento della diga foranea del **porto** di **Vado** Ligure, appaltati dall' Autorità di Sistema del Mar Ligure Occidentale. " Esprimo soddisfazione per la firma di questo contratto che consentirà a Fincantieri, attraverso la propria controllata Infrastructure, di mettere le proprie competenze a servizio della ricostruzione e dell' ammodernamento di un Marina simbolo della nautica italiana, che speriamo possa rappresentare un segnale di ripresa per il comparto e per il turismo nel nostro Paese ", ha dichiarato Giuseppe Bono, AD del Gruppo Fincantieri . " Unitamente al **porto** di **Vado** Ligure - ha aggiunto - potremo contribuire al rafforzamento della costa ligure e al conseguente rilancio del suo indotto economico ". " Con queste ulteriori assegnazioni - conclude Marcello Sorrentino, AD della controllata - Fincantieri Infrastructure consolida la sua presenza nel settore delle infrastrutture, dove da poco tempo ha collezionato il completamento in tempi record del nuovo Ponte di Genova e la costruzione, in corso a Braila (Romania), del Ponte sul Danubio, il terzo ponte sospeso più lungo d' Europa. E con le opere marittime di Rapallo e **Vado** Ligure restituiamo al Paese quelle competenze che si stavano estinguendo ".



Informazioni Marittime

Savona, Vado

Fincantieri Infrastructure si aggiudica Rapallo e Vado Ligure

Ricostruirà il primo marina d' Italia, distrutto da una mareggiata nel 2018, e contribuirà allo spostamento e ampliamento della diga foranea del porto vicino Savona

Fincantieri Infrastructure, società del gruppo navalmecanico italiano che ha contribuito alla ricostruzione dell' ex ponte Morandi di Genova, attraverso la controllata Fincantieri Infrastructure Opere Marittime ha sottoscritto il contratto per la ricostruzione, il rinforzo e l' adeguamento dello storico **porto** turistico internazionale di Rapallo. Fincantieri Infrastructure si è inoltre aggiudicata in ATI con Fincosit l' assegnazione dei lavori per lo spostamento e l' ampliamento della diga foranea del **porto** di **Vado** Ligure, appaltati dall' Autorità di sistema della Liguria Occidentale. Per quanto riguarda Rapallo, si tratta del primo marina italiano, progettato e costruito dal pioniere della nautica Carlo Riva nel 1971 e pesantemente danneggiato dalle mareggiate dell' ottobre 2018 che hanno colpito duramente la costa ligure e molte zone costiere italiane. I lavori per la ricostruzione del **porto** avranno anche lo scopo di mettere in sicurezza l' abitato e l' area marina di Rapallo. Il piccolo scalo verrà ripristinato aggiornandolo agli standard progettuali più attuali sul fronte della sicurezza e della logistica. Il dimensionamento delle opere di difesa dovrà essere in grado di resistere proprio alla mareggiata di due anni fa. Per questo verrà utilizzato un avanzato modello fisico «realizzato da un centro universitario italiano di avanguardia», precisa Fincantieri, che permetterà alla nuova diga di resistere nel tempo. L' opera completa, comprensiva di nuovi banchinamenti e pontili, verrà realizzata in 15 mesi dall' inizio dei lavori previsti per giugno. Esattamente un anno dopo, nel 2021, sono previsti il completamento della diga foranea e del muro paraonde. L' amministratore delegato di Fincantieri, Giuseppe Bono, spera che l' opera il rinforzo del **porto** di Rapallo «possa rappresentare un segnale di ripresa per il turismo», co nel nostro Paese", ha dichiarato Giuseppe Bono, AD del Gruppo Fincantieri. "Unitamente al **porto** di **Vado** Ligure - ha aggiunto - potremo contribuire al rafforzamento della costa ligure e al conseguente rilancio del suo indotto economico". "Con queste ulteriori assegnazioni - conclude Marcello Sorrentino, AD della controllata - Fincantieri Infrastructure consolida la sua presenza nel settore delle infrastrutture, dove da poco tempo ha collezionato il completamento in tempi record del nuovo Ponte di Genova e la costruzione, in corso a Braila (Romania), del Ponte sul Danubio, il terzo ponte sospeso più lungo d' Europa. E con le opere marittime di Rapallo e **Vado** Ligure restituiamo al Paese quelle competenze che si stavano estinguendo".



La controllata Infrastructure ricostruirà il porto Carlo Riva

Infrastructure S.p.A, attraverso la sua controllata Fincantieri Infrastructure Opere Marittime, ha sottoscritto il contratto per la ricostruzione, il rinforzo e l'adeguamento dello storico porto turistico internazionale di Rapallo, il primo Marina italiano, progettato e costruito dal pioniere della nautica Carlo Riva nel 1971, e pesantemente danneggiato dalle mareggiate dell'ottobre 2018 che hanno devastato la costa ligure e gran parte delle coste italiane. I lavori per la ricostruzione del porto avranno anche lo scopo di mettere in sicurezza l'abitato e l'area marina di Rapallo. advertising Il porto Carlo Riva verrà ripristinato secondo i più alti ed evoluti standard progettuali di sicurezza marittima e logistico-infrastrutturale, in quanto il dimensionamento delle opere di difesa sarà basato sui dati relativi all'evento meteomarinico eccezionale del 2018, grazie ad un avanzato modello fisico realizzato da un centro universitario italiano di avanguardia, che permetterà alla nuova diga di resistere anche in futuro ad eventi meteomarinici di pari portata. L'opera completa, comprensiva di nuovi banchinamenti e pontili, verrà realizzata in 15 mesi dall'inizio dei lavori previsto nel prossimo mese di giugno, mentre già a giugno 2021 sono previsti il completamento della diga foranea e del muro paraonde. Fincantieri Infrastructure si è inoltre aggiudicata in ATI con Fincosit Srl l'assegnazione dei lavori per lo spostamento e l'ampliamento della diga foranea del porto di Vado Ligure, appaltati dall'Autorità di Sistema del Mar Ligure Occidentale. Esprimo soddisfazione per la firma di questo contratto che consentirà a Fincantieri, attraverso la propria controllata Infrastructure, di mettere le proprie competenze a servizio della ricostruzione e dell'ammodernamento di un Marina simbolo della nautica italiana, che speriamo possa rappresentare un segnale di ripresa per il comparto e per il turismo nel nostro Paese, ha dichiarato Giuseppe Bono, AD del Gruppo Fincantieri. Unitamente al porto di Vado Ligure ha aggiunto potremo contribuire al rafforzamento della costa ligure e al conseguente rilancio del suo indotto economico. Con queste ulteriori assegnazioni conclude Marcello Sorrentino, AD della controllata Fincantieri Infrastructure consolida la sua presenza nel settore delle infrastrutture, dove da poco tempo ha collezionato il completamento in tempi record del nuovo Ponte di Genova e la costruzione, in corso a Braila (Romania), del Ponte sul Danubio, il terzo ponte sospeso più lungo d'Europa. E con le opere marittime di Rapallo e Vado Ligure restituiamo al Paese quelle competenze che si stavano estinguendo.



Infrastructure ricostruirà il porto Carlo Riva di Rapallo

GAM EDITORI

19 maggio 2020 - Fincantieri Infrastructure S.p.A, attraverso la sua controllata Fincantieri Infrastructure Opere Marittime, ha sottoscritto il contratto per la ricostruzione, il rinforzo e l' adeguamento dello storico **porto** turistico internazionale di Rapallo, il primo Marina italiano, progettato e costruito dal pioniere della nautica Carlo Riva nel 1971, e pesantemente danneggiato dalle mareggiate dell' ottobre 2018 che hanno devastato la costa ligure e gran parte delle coste italiane. I lavori per la ricostruzione del **porto** avranno anche lo scopo di mettere in sicurezza l' abitato e l' area marina di Rapallo. Il **porto** Carlo Riva verrà ripristinato secondo i più alti ed evoluti standard progettuali di sicurezza marittima e logistico-infrastrutturale, in quanto il dimensionamento delle opere di difesa sarà basato sui dati relativi all' evento meteomarinario eccezionale del 2018, grazie ad un avanzato modello fisico realizzato da un centro universitario italiano di avanguardia, che permetterà alla nuova diga di resistere anche in futuro ad eventi meteomarinari di pari portata. L' opera completa, comprensiva di nuovi banchinamenti e pontili, verrà realizzata in 15 mesi dall' inizio dei lavori previsto nel prossimo mese di giugno, mentre già a giugno 2021 sono previsti il completamento della diga foranea e del muro paraonde. Fincantieri Infrastructure si è inoltre aggiudicata in ATI con Fincosit Srl l' assegnazione dei lavori per lo spostamento e l' ampliamento della diga foranea del **porto** di **Vado** Ligure, appaltati dall' Autorità di Sistema del Mar Ligure Occidentale. "Esprimo soddisfazione per la firma di questo contratto che consentirà a Fincantieri, attraverso la propria controllata Infrastructure, di mettere le proprie competenze a servizio della ricostruzione e dell' ammodernamento di un Marina simbolo della nautica italiana, che speriamo possa rappresentare un segnale di ripresa per il comparto e per il turismo nel nostro Paese", ha dichiarato Giuseppe Bono, AD del Gruppo Fincantieri. "Unitamente al **porto** di **Vado** Ligure - ha aggiunto - potremo contribuire al rafforzamento della costa ligure e al conseguente rilancio del suo indotto economico". "Con queste ulteriori assegnazioni - conclude Marcello Sorrentino, AD della controllata - Fincantieri Infrastructure consolida la sua presenza nel settore delle infrastrutture, dove da poco tempo ha collezionato il completamento in tempi record del nuovo Ponte di Genova e la costruzione, in corso a Braila (Romania), del Ponte sul Danubio, il terzo ponte sospeso più lungo d' Europa. E con le opere marittime di Rapallo e **Vado** Ligure restituiamo al Paese quelle competenze che si stavano estinguendo".



Fincantieri ricostruirà il porto Carlo Riva di Rapallo e la diga di Vado Ligure

Trieste, 19 maggio 2020 - Fincantieri Infrastructure S.p.A, attraverso la sua controllata Fincantieri Infrastructure Opere Marittime, ha sottoscritto il contratto per la ricostruzione, il rinforzo e l' adeguamento dello storico **porto** turistico internazionale di Rapallo, il primo Marina italiano, progettato e costruito dal pioniere della nautica Carlo Riva nel 1971, e pesantemente danneggiato dalle mareggiate dell' ottobre 2018 che hanno devastato la costa ligure e gran parte delle coste italiane. I lavori per la ricostruzione del **porto** avranno anche lo scopo di mettere in sicurezza l' abitato e l' area marina di Rapallo. Il **porto** Carlo Riva verrà ripristinato secondo i più alti ed evoluti standard progettuali di sicurezza marittima e logistico-infrastrutturale, in quanto il dimensionamento delle opere di difesa sarà basato sui dati relativi all'evento meteorologico eccezionale del 2018, grazie ad un avanzato modello fisico realizzato da un centro universitario italiano di avanguardia, che permetterà alla nuova diga di resistere anche in futuro ad eventi meteorologici di pari portata. L' opera completa, comprensiva di nuovi banchinamenti e pontili, verrà realizzata in 15 mesi dall' inizio dei lavori previsto nel prossimo mese di giugno, mentre già a giugno 2021 sono previsti il completamento della diga foranea e del muro paraonde. Fincantieri Infrastructure si è inoltre aggiudicata in ATI con Fincosit Srl l' assegnazione dei lavori per lo spostamento e l' ampliamento della diga foranea del **porto** di **Vado** Ligure, appaltati dall' Autorità di Sistema del Mar Ligure Occidentale. " Esprimo soddisfazione per la firma di questo contratto che consentirà a Fincantieri, attraverso la propria controllata Infrastructure, di mettere le proprie competenze a servizio della ricostruzione e dell' ammodernamento di un Marina simbolo della nautica italiana, che speriamo possa rappresentare un segnale di ripresa per il comparto e per il turismo nel nostro Paese ", ha dichiarato Giuseppe Bono, AD del Gruppo Fincantieri . " Unitamente al **porto** di **Vado** Ligure - ha aggiunto - potremo contribuire al rafforzamento della costa ligure e al conseguente rilancio del suo indotto economico ". " Con queste ulteriori assegnazioni - conclude Marcello Sorrentino, AD della controllata - Fincantieri Infrastructure consolida la sua presenza nel settore delle infrastrutture, dove da poco tempo ha collezionato il completamento in tempi record del nuovo Ponte di Genova e la costruzione, in corso a Braila (Romania), del Ponte sul Danubio, il terzo ponte sospeso più lungo d' Europa. E con le opere marittime di Rapallo e **Vado** Ligure restituiamo al Paese quelle competenze che si stavano estinguendo ".



Fincantieri costruirà (ricorsi permettendo) la diga indispensabile per Vado Gateway

Fincantieri Infrastructure ha annunciato di essersi aggiudicata, in associazione temporanea di'impresa con Fincosit, l'assegnazione dei lavori per lo spostamento e l'ampliamento della diga foranea del porto di Vado Ligure, appaltati dall'Autorità di Sistema del Mar Ligure Occidentale. L'edizione savonese de Il Secolo XIX nei giorni scorsi ha però rivelato che contro questa assegnazione ha fatto ricorso al Tar della Liguria la società società classificata, vale a dire Sales. Per sapere dunque chi costruirà questa infrastruttura strategica per il nuovo terminal container Vado Gateway e per l'accessibilità delle grandi navi di ultima generazione a Vado bisognerà dunque attendere il pronunciamento della giustizia amministrativa. Secondo quanto reso noto dall'Autorità di sistema portuale del Mar Ligure Occidentale lo scorso settembre i lavori per la nuova diga foranea del di Vado Ligure prevedono innanzitutto lo smantellamento dell'attuale molo per una lunghezza di 400 metri e poi la costruzione di un nuovo sopraflutto diretto verso il mare, per aumentare la capacità di manovra delle navi e quindi accogliere quelle più grandi. Nella prima fase di costruzione, il nuovo molo foraneo sarà più lungo di 240 metri e avrà fondali da 35 a 49 metri. Per la sua costruzione saranno riutilizzati i tredici cassoni dell'attuale diga, più altri due nuovi. Alla loro base sarà posta una fila di massi, mentre sulla sommità della diga sorgerà una sovrastruttura in calcestruzzo alta due metri e mezzo con un muro paraonde alto quattro metri e mezzo. Il bando comprendeva la progettazione e la costruzione, con una base d'asta di 77,8 milioni di euro. L'aggiudicatario dell'appalto avrà sei mesi per realizzare il progetto esecutivo e 36 mesi per svolgere i lavori.



Fincantieri Infrastructure ha annunciato di essersi aggiudicata, in associazione temporanea di'impresa con Fincosit, l'assegnazione dei lavori per lo spostamento e l'ampliamento della diga foranea del porto di Vado Ligure.

The Medi Telegraph

Savona, Vado

Sarà Fincantieri a realizzare la nuova diga di Vado Ligure

Fincantieri Infrastructure S.p.A, attraverso la sua controllata Fincantieri Infrastructure Opere Marittime, ha anche sottoscritto il contratto per la ricostruzione, il rinforzo e l' adeguamento dello storico porto turistico internazionale di Rapallo, il primo Marina italiano

Genova - Fincantieri Infrastructure S.p.A, attraverso la sua controllata Fincantieri Infrastructure Opere Marittime, ha sottoscritto il contratto per la ricostruzione, il rinforzo e l' adeguamento dello storico porto turistico internazionale di Rapallo, il primo Marina italiano, progettato e costruito dal pioniere della nautica Carlo Riva nel 1971, e pesantemente danneggiato dalle mareggiate dell' ottobre 2018 che hanno devastato la costa ligure e gran parte delle coste italiane. Lo si legge in una nota. I lavori per la ricostruzione del porto avranno anche lo scopo di mettere in sicurezza l' abitato e l' area marina di Rapallo. Il porto Carlo Riva verrà ripristinato secondo i più alti ed evoluti standard progettuali di sicurezza marittima e logistico-infrastrutturale, in quanto il dimensionamento delle opere di difesa sarà basato sui dati relativi all' evento meteomarinico eccezionale del 2018, grazie ad un avanzato modello fisico realizzato da un centro universitario italiano di avanguardia, che permetterà alla nuova diga di resistere anche in futuro ad eventi meteomarinici di pari portata. L' opera completa, comprensiva di nuovi banchinamenti e pontili, verrà realizzata in 15 mesi dall' inizio dei lavori previsto nel prossimo mese di giugno, mentre già a giugno 2021 sono previsti il completamento della diga foranea e del muro paraonde. Fincantieri Infrastructure si è inoltre aggiudicata in ATI con Fincosit Srl l' assegnazione dei lavori per lo spostamento e l' ampliamento della diga foranea del porto di Vado Ligure, appaltati dall' **Autorità** di **Sistema** del Mar Ligure Occidentale . 'Esprimo soddisfazione per la firma di questo contratto che consentirà a Fincantieri, attraverso la propria controllata Infrastructure, di mettere le proprie competenze a servizio della ricostruzione e dell' ammodernamento di un Marina simbolo della nautica italiana, che speriamo possa rappresentare un segnale di ripresa per il comparto e per il turismo nel nostro Paese', ha dichiarato Giuseppe Bono, ad del Gruppo Fincantieri. 'Unitamente al porto di Vado Ligure - ha aggiunto - potremo contribuire al rafforzamento della costa ligure e al conseguente rilancio del suo indotto economico'. 'Con queste ulteriori assegnazioni - conclude Marcello Sorrentino, AD della controllata - Fincantieri Infrastructure consolida la sua presenza nel settore delle infrastrutture, dove da poco tempo ha collezionato il completamento in tempi record del nuovo Ponte di Genova e la costruzione, in corso a Braila (Romania), del Ponte sul Danubio, il terzo ponte sospeso più lungo d' Europa. E con le opere marittime di Rapallo e Vado Ligure restituiamo al Paese quelle competenze che si stavano estinguendo'.



La Stampa (ed. Savona)

Savona, Vado

bocciato il contratto aziendale

Apm-Vado Gateway dai sindacati no all' intesa

Filt Cgil e Fit Cisl si sono schierate per il no al contratto aziendale di Apm - Vado Gateway che contiene, secondo le due organizzazioni sindacali pesanti deroghe al contratto nazionale agli orari di lavoro, sulle prestazioni straordinarie e sui regimi di flessibilità. L' occasione per respingere l' ipotesi di accordo frutto di un' intesa tra la sola Uiltrasporti e l' azienda, è data dal Referendum indetto tra i lavoratori tra ieri e oggi. Spiegano le segreterie Filt e Fit: «Se approvata questa ipotesi di accordo determinerebbe elementi di dumping contrattuale eccessivo tra terminal portuali scaricando sul costo del lavoro e non sulla qualità del servizio, la concorrenza tra operatori. La prima piattaforma semi automatizzata del Mediterraneo, gestita da Maersk, merita un diverso rapporto con il sindacato e tutele per i lavoratori». Il no è legato anche al comunicato dell' **Autorità** di **Sistema** del 15 maggio che invita i terminalisti a rispettare il contratto nazionale per orari e flessibilità. A.A.M. - © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Ecco come sarà la nuova piazza della Vittoria
L'uscita dei lavori è prevista intorno al 29 luglio. Avrà più spazi d'ombra, percorsi verdi, aiuole e otto fontane

Valzer di cartelli a S. Rita alla fine la fiera delle rose si farà questo venerdì

Apm-Vado Gateway dai sindacati no all'intesa

Attorsi in strada dopo un mese i resti del piazzale di corso Ricci

Calsuzzio, prorogato l'affitto dei locali ex Ial

Porti: Vado Gateway, da Filt e Fit 'no' al nuovo integrativo

"Pesanti deroghe al contratto nazionale su orari e flessibilità"

(ANSA) - GENOVA, 19 MAG - "La concorrenza si fa su sviluppo e innovazione, non sulle flessibilità di orario, che rischiano di generare decadimento della sicurezza". Le segreterie regionali di Filt-Cgil e Fit-Cisl si schierano a fianco delle segreterie di Savona e invitano i lavoratori di APM/Vado Gateway a votare no al referendum di oggi e domani sul contratto aziendale "che contiene pesanti deroghe al contratto nazionale sugli orari di lavoro, sulle prestazioni straordinarie e sui regimi di flessibilità". L' ipotesi di accordo, firmata dalla sola Uiltrasporti, secondo Fit e Filt "determinerebbe elementi di dumping contrattuale eccessivo fra terminal portuali, scaricando sul costo del lavoro, e non sulla qualità del servizio, la concorrenza fra operatori". Proprio venerdì scorso l' **Autorità di sistema portuale** di Genova e Savona aveva inviato una nota ai terminalisti dei due scali richiamandoli al rispetto delle norme che regolano orari di lavoro, prestazioni straordinarie e regimi di flessibilità, contenuti nei contratti di lavoro, proprio i punti che secondo Filt e Fit liguri sarebbero modificati dal contratto integrativo al voto. (ANSA).



Il Vostro Giornale

Savona, Vado

Referendum Vado Gateway, Filt e Fit per il voto contrario: "No alle deroghe in Apm"

La votazione sul contratto integrativo si terrà oggi, martedì 19 maggio, e domani

Regione. "Le Segreterie Regionali della Filt Cgil e Fit Cisl sostengono le Segreterie Territoriali di Savona e le lavoratrici e i lavoratori di APM/Vado Gateway, nella scelta di rifiutare un contratto aziendale che contiene pesanti deroghe al contratto nazionale sugli orari di lavoro, sulle prestazioni straordinarie e sui regimi di flessibilità". Lo dichiarano, in una nota, le segreterie di Filt Cgil e Fit Cisl. "Se approvata - spiegano i sindacati - l'ipotesi di accordo sottoposta a referendum il 19 e 20 maggio, frutto di un'intesa tra la Società e la sola Uiltrasporti, determinerebbe elementi di dumping contrattuale eccessivo tra terminal portuali, scaricando sul costo del lavoro, e non sulla qualità del servizio, la concorrenza tra operatori. La prima piattaforma semi automatizzata del Mediterraneo, gestita da una grande multinazionale come Maersk, merita un diverso rapporto con il Sindacato unitario e diverse tutele per lavoratrici e lavoratori". "La concorrenza si fa su sviluppo e innovazione, non sulle flessibilità di orario, che rischiano di generare decadimento della sicurezza. Si confermano le ragioni del NO alla luce del comunicato dell' **ADSP** del **Mar Ligure Occidentale** del 15 maggio scorso, dove l'ente ricorda ai terminalisti che devono essere puntualmente rispettate le norme sull'orario di lavoro contenute nel CCNL, i regimi di orario e gli istituti di flessibilità in esso contenuti" concludono.

Referendum Vado Gateway, la denuncia di Filt Cgil: "Grave violazione della democrazia sindacale"

"Nostrì rappresentanti non hanno potuto accedere al seggio"

Vado Ligure. "Purtroppo questa mattina ai rappresentanti della Filt Cgil componenti della commissione elettorale per il referendum sul contratto aziendale di Vado Gateway del 19 e 20 maggio è stato impedito di accedere al seggio perché l'azienda non li ha dotati dei relativi permessi di accesso". A denunciarlo sono Laura Andrei, Marco Pietrasanta e Fabrizio Castellani, rispettivamente segretaria generale e segretario regionale di Filt Cgil Liguria e segretario generale di Filt Cgil Savona. "La Filt Cgil, così come previsto dal testo unico sulla rappresentanza (siglato dalle confederazioni e da Confindustria il 14 gennaio 2014) aveva regolarmente comunicato i nominativi dei suoi membri ma, per dissidi sulla nomina della presidenza, gli stessi sono stati arbitrariamente esclusi dalla commissione da parte della Uiltrasporti di Savona. Le tensioni nascono da un accordo separato, proposto dall'azienda e siglato dalla sola Uiltrasporti. Filt Cgil e Fit Cisl hanno dato indicazione di votare no al referendum poiché l'accordo aziendale contiene pesanti deroghe al CCNL su orario di lavoro e flessibilità, rischiando di compromettere anche i livelli di sicurezza". "Viene così lesa la democrazia sui posti di lavoro, con il tentativo di fare approvare un accordo che genera dumping contrattuale, abbattendo tutele e diritti, rischiando di compromettere la sicurezza, in un terminal annunciato come il più avanzato tecnologicamente nel Mediterraneo, ma che si sta tristemente rivelando l'emblema della peggior tradizione delle relazioni industriali. Uiltrasporti e la società sembrano voler legittimare attraverso questo accordo quanto l'Autorità di Sistema Portuale il 15 maggio ha invece chiesto ai terminalisti di non derogare e rispettare: le norme sull'orario e sulle flessibilità definite dal CCNL". "Come Filt Cgil metteremo in campo tutte le azioni necessarie per il rispetto delle regole sulla democrazia sui posti di lavoro condivise unitariamente, per garantire il corretto svolgimento del referendum, valutando di ricorrere contro l'azienda per comportamento antisindacale e contro la Uiltrasporti presso i collegi previsti dal Testo Unico sulla rappresentanza", concludono i sindacalisti.



Referendum Vado Gateway, Filt Cgil: "Ai nostri rappresentanti in commissione impedito l'accesso al seggio"

Il commento dei vertici provinciali e regionali Filt Cgil: "All' APM Terminal di Savona-Vado abbiamo assistito a una grave violazione della democrazia sindacale"

Dichiarano con una nota congiunta Laura Andrei (Segretaria Generale Filt Cgil Liguria), Marco Pietrasanta (Segretario Regionale Filt Cgil Liguria) e Fabrizio Castellani (Segretario Generale Filt Cgil Savona) : "Purtroppo questa mattina ai rappresentanti della Filt Cgil componenti della Commissione Elettorale per il referendum sul contratto aziendale di Vado Gateway del 19 e 20 maggio, è stato impedito di accedere al seggio perché l'azienda non li ha dotati dei relativi permessi di accesso. La Filt Cgil, così come previsto dal testo unico sulla rappresentanza (siglato dalle confederazioni e da Confindustria il 14 gennaio 2014) aveva regolarmente comunicato i nominativi dei suoi membri ma, per dissidi sulla nomina della presidenza, gli stessi sono stati arbitrariamente esclusi dalla commissione da parte della Uiltrasporti di Savona. Le tensioni nascono da un accordo separato, proposto dall'azienda e siglato dalla sola Uiltrasporti. Filt Cgil e Fit Cisl hanno dato indicazione di votare NO al referendum poiché l'accordo aziendale contiene pesanti deroghe al CCNL su orario di lavoro e flessibilità, rischiando di compromettere anche i livelli di sicurezza. Viene così lesa la democrazia sui posti di lavoro, con il tentativo di fare approvare un accordo che genera dumping contrattuale, abbattendo tutele e diritti, rischiando di compromettere la sicurezza, in un terminal annunciato come il più avanzato tecnologicamente nel Mediterraneo, ma che si sta tristemente rivelando l'emblema della peggior tradizione delle relazioni industriali. Uiltrasporti e la società sembrano voler legittimare attraverso questo accordo quanto l'Autorità di Sistema Portuale il 15 maggio ha invece chiesto ai terminalisti di non derogare e rispettare: le norme sull'orario e sulle flessibilità definite dal CCNL. Come Filt Cgil metteremo in campo tutte le azioni necessarie per il rispetto delle regole sulla democrazia sui posti di lavoro condivise unitariamente, per garantire il corretto svolgimento del referendum, valutando di ricorrere contro l'azienda per comportamento antisindacale e contro la Uiltrasporti presso i collegi previsti dal Testo Unico sulla rappresentanza".



Ansa

Savona, Vado

Porti: Bono, intervento sul 'Riva' segnale ripresa comparto

(ANSA) - GENOVA, 19 MAG - L'ad del gruppo Fincantieri Giuseppe Bono ha espresso "soddisfazione" per la firma del contratto che consentirà a Fincantieri, attraverso la propria controllata Infrastructure, "di mettere le proprie competenze a servizio della ricostruzione e dell' ammodernamento di un 'Marine' simbolo della nautica italiana, che speriamo possa rappresentare un segnale di ripresa per il comparto e per il turismo nel nostro Paese". Con il porto di Vado Ligure, ha aggiunto "potremo contribuire al rafforzamento della costa ligure e al conseguente rilancio del suo indotto economico". "Con queste ulteriori assegnazioni - ha detto Marcello Sorrentino, ad della controllata - Fincantieri Infrastructure consolida la sua presenza nel settore delle infrastrutture, dove da poco tempo ha collezionato il completamento in tempi record del nuovo Ponte di Genova e la costruzione, in corso a Braila (Romania), del Ponte sul Danubio, il terzo ponte sospeso più lungo d' Europa. E con le opere marittime di Rapallo e Vado Ligure restituiamo al Paese quelle competenze che si stavano estinguendo". (ANSA).



Cgil e Cisl sostengono i lavoratori di APM: "No alle deroghe"

Oggi e domani previsto referendum sul contratto integrativo

"Le segreterie regionali della Filt Cgil e Fit Cisl - spiegano in una nota - sostengono le segreterie Territoriali di Savona e le lavoratrici e i lavoratori di APM nella scelta di rifiutare un contratto aziendale che contiene pesanti deroghe al contratto nazionale sugli orari di lavoro, sulle prestazioni straordinarie e sui regimi di flessibilità". "Se approvata, l' ipotesi di accordo sottoposta a referendum il 19 e 20 maggio prossimi, frutto di un' intesa tra la Società e la sola Uiltrasporti, determinerebbe elementi di dumping contrattuale eccessivo tra terminal portuali, scaricando sul costo del lavoro, e non sulla qualità del servizio, la concorrenza tra operatori". "La prima piattaforma semi automatizzata del Mediterraneo, gestita da una grande multinazionale come Maersk, merita un diverso rapporto con il sindacato unitario e diverse tutele per lavoratrici e lavoratori. La concorrenza si fa su sviluppo e innovazione, non sulle flessibilità di orario, che rischiano di generare decadimento della sicurezza" proseguono i sindacati. "Si confermano le ragioni del NO alla luce del comunicato dell' **ADSP** del Mar Ligure Occidentale del 15 maggio scorso, dove l' ente ricorda ai terminalisti che devono essere puntualmente rispettate le norme sull' orario di lavoro contenute nel CCNL, i regimi di orario e gli istituti di flessibilità in esso contenuti" concludono le segreterie regionali della Filt Cgil e Fit Cisl.



Il consorzio The Alliance ripristina la rotta Asia

Reintegro di tre navi Yang Ming sui servizi MD1 e MD2

Vezio Benetti

GENOVA Il consorzio The Alliance ripristina tre scali sulla rotta Asia-Mediterraneo. Lo afferma in una nota Finsea Grup a seguito delle notizie apparse sulla stampa nei giorni scorsi riguardo la cancellazione delle partenze del consorzio, di cui fanno parte le compagnie di navigazione Hapag Lloyd, HMM, One e Yang Ming. Abbiamo ricevuto una comunicazione ufficiale dalla Compagnia Yang Ming, nostra rappresentata, si legge nel testo del comunicato, che annuncia il reintegro di tre navi sulla rotta Asia-Mediterraneo (servizi MD1 e MD2). Nello specifico, per il servizio MD1 viene ripristinato lo scalo del primo di Agosto su Genova, mentre per il servizio MD2 vengono confermati gli scali del 12 e del 14 Luglio rispettivamente sui porti della Spezia e di Genova (la nave scala nuovamente il capoluogo ligure per i servizi in export il 22 Luglio) e quelli del 26 e del 28 Luglio, sempre sui due porti liguri (4 Agosto su Genova per i servizi in export). I nomi delle navi impiegate nei servizi ripristinati verranno confermati nei prossimi giorni.



Yang Ming (The Alliance) reintegra 3 navi sulla rotta Asia-Med. Confermati gli scali di Genova e Spezia

Redazione

Genova - La compagnia Yang Ming , che fa parte del consorzio The Alliance, insieme ad Hapag Lloyd, HMM e One e Yang Ming, ha annunciato oggi il reintegro di tre navi sulla rotta Asia Mediterraneo (servizi MD1 e MD2). A darne notizia è il gruppo Finsea , rappresenta Yang Ming in Italia. Nello specifico, informa Finsea, per il servizio MD1 viene ripristinato lo scalo del primo di agosto su Genova, mentre per il servizio MD2 vengono confermati gli scali del 12 e del 14 luglio rispettivamente sui porti della Spezia e di Genova (la nave riscala poi il capoluogo ligure per i servizi in export il 22 luglio) e quelli del 26 e del 28 luglio, sempre sui due porti liguri (4 agosto su Genova per i servizi in export). Finsea aggiunge che i nomi delle navi impiegate nei servizi ripristinati verranno confermati nei prossimi giorni.



Yang Ming (The Alliance) reintegra 3 navi sulla rotta Asia-Med. Confermati gli scali di Genova e Spezia

19 MAGGIO 2020 - Redazione



Genova - La compagnia **Yang Ming**, che fa parte del consorzio **The Alliance**, insieme ad **Hapag Lloyd**, **HMM** e **One** e **Yang Ming**, ha annunciato oggi il reintegro di tre navi sulla rotta Asia - Mediterraneo (servizi **MD1** e **MD2**). A darne notizia è il gruppo **Finsea**, rappresenta **Yang Ming** in Italia. Nello specifico, informa **Finsea**, per il servizio **MD1** viene ripristinato lo scalo del primo di agosto su Genova, mentre per il servizio **MD2** vengono confermati gli scali del 12 e del 14 luglio rispettivamente sui porti della Spezia e di Genova (la nave riscala poi il

Iscriviti alla newsletter
Ricevi le migliori notizie sulle shipping due volte a settimana direttamente sulla tua email.

Lavoro in tempo di crisi: la ripartenza di Genova e Savona. Lo stato di agitazione di Livorno, Civitavecchia e Napoli

Redazione

Genova - Una buona notizia: il Comitato di Gestione dell'Autorità di Sistema Portuale di Genova e Savona-Vado, senza aspettare la pubblicazione sulla Gazzetta Ufficiale del DL Rilancio, ha deliberato lo stanziamento di un milione e 570 mila euro per la formazione dei lavoratori portuali e il ricollocamento dei soci inabili, per compensare in parte la diminuzione della richiesta di lavoro sulle banchine. Risorse che arrivano in un momento di grave emergenza e che rappresentano una vera boccata di ossigeno. Di questi contributi, 1,3 milioni vanno alla Compagnia portuale di Genova, mentre ai colleghi che operano negli scali di Savona e Vado spettano 270 mila euro. Le 'buone' notizie finiscono qui. In altri porti italiani, soffiano invece venti di guerra. Tre i fronti aperti: Civitavecchia, Livorno e Napoli. Partiamo dall'ultimo, per dovere di cronaca: da poche ore, la Compagnia portuale di Napoli e Salerno ha deciso di proclamare lo stato di agitazione per 'stigmatizzare la gravissima condizione' in cui versano i lavoratori dell'art. 17 per colpa della crisi economica. 'Crisi - denuncia la Compagnia - che è destinata ad aggravarsi ancora di più, quando la sospensione a tempo indeterminato delle attività

crocieristiche determinerà una maggiore contrazione del lavoro portuale'. Nel mirino della Compagnia c'è l'Autorità di Sistema Portuale, 'colpevole di aver di fatto abdicato al proprio ruolo di governance previsto dalla Legge 84/94'. In una lettera di fuoco diretta a Mit, Regione, Prefetto di Napoli e Salerno, Ancip, **Assoporti** e **AdSP** del MTC -, la Compagnia portuale rivendica la norma introdotta dal Governo nel DL Rilancio, in cui viene confermato il ruolo centrale del lavoro temporaneo nei porti, assegnata una copertura finanziaria immediata per i lavoratori e prorogata di due anni l'autorizzazione in corso per salvaguardare le operazioni in banchina. Per tutti questi motivi, la Compagnia portuale chiede all'**AdSP** di intervenire e farlo subito. A maggior ragione, dopo che il legislatore, a suo tempo, con l'adozione del correttivo porti, art. 15 bis, aveva già introdotto 'misure di sostegno lasciate alla discrezionalità dei vertici delle **AdSP** e rimaste del tutto inattuato nei porti di Napoli e Salerno'. E ancora: 'Negli ultimi tre anni, l'**AdSP** del MTC ha ostinatamente negato l'attivazione di quelle misure con un accanimento verso il soggetto unico di lavoro temporaneo, in aperto contrasto con lo spirito della L. 84/94'. Da Napoli a Livorno. Cambia il porto, ma il problema resta. Qui l'iniziativa di lotta - come ha riportato ieri Il Tirreno - arriva dall'Alp, l'unico soggetto autorizzato in base all'articolo 17 per fornire manodopera alle imprese in caso di picchi di lavoro. Il problema nasce dal fatto che le imprese cercano di evitare il ricorso all'art. 17 nei casi previsti e il mancato utilizzo si traduce in un basso numero di turni, che ha portato ad una 'grave crisi societaria che si protrae ormai da agosto dell'anno scorso'. Per ovviare a questa crisi, le Rsu e Alp chiedono, alla stregua di Napoli e Salerno, di attivare quanto previsto dal comma 15 bis (articolo 17 legge 84/94), cioè l'utilizzo di una parte delle risorse dell'Authority per 'sostenere l'occupazione, il rinnovamento e l'aggiornamento professionale' del soggetto fornitore di manodopera, ma anche con forme di incentivazione come ricollocamento o pensionamento, o comunque con interventi di sostegno. La seconda richiesta riguarda l'utilizzo da parte dell'**AdSP** dell'ordinanza n. 9, introdotta dall'allora presidente Giuliano Gallanti, che prevede 'da parte di ciascuna impresa l'indicazione turno per turno di quali lavoratori nome per nome (e eventualmente di quali addetti Alp) lavorano in che orario a quale nave per quale società'. Le Rsu dell'agenzia chiedono che così si



Lavoro in tempo di crisi: la ripartenza di Genova e Savona. Lo stato di agitazione di Livorno, Civitavecchia e Napoli

19 MAGGIO 2020 - Redazione



Genova - Una buona notizia: il Comitato di Gestione dell'Autorità di Sistema Portuale di Genova e Savona-Vado, senza aspettare la pubblicazione sulla Gazzetta Ufficiale del DL Rilancio, ha deliberato lo stanziamento di un milione e 570 mila euro per la formazione dei lavoratori portuali e il ricollocamento dei soci inabili, per compensare in parte la diminuzione della richiesta di lavoro sulle banchine. Risorse che arrivano in un momento di grave emergenza e che rappresentano una vera boccata di ossigeno. Di questi contributi, 1,3 milioni vanno alla Compagnia portuale di Genova, mentre ai colleghi che operano negli scali di Savona e Vado spettano 270 mila euro.

Le "buone" notizie finiscono qui. In altri porti italiani, soffiano invece venti di guerra. Tre i fronti aperti:

Iscriviti alla newsletter

Ricevi le migliori notizie sullo sviluppo due volte a settimana direttamente sulla tua email.

'farebbe emergere chiaramente la parte di lavoro destinata ad Alp'. A quanto pare però, per il presidente del porto labronico Stefano Corsini, al momento il problema più spinoso non è quello dell'art. 17 ma riguarda le imprese art. 16, 'che rappresentano un peculiarità del porto di Livorno e che oggi si trovano



in enorme difficoltà per la crisi dei traffici conseguente alla stagnazione della domanda del trasporto marittimo'. Infine, Civitavecchia. Una polveriera pronta ad esplodere, come più volte denunciato da ShipMag . Qui la Compagnia portuale rischia grosso perché alla fine dell'anno è quasi certo che avrà un buco di circa 3 milioni di euro per mancati avviamenti al lavoro. Un buco che sicuramente dovrà essere coperto dalla **AdSP**, come prevede il DL Rilancio , che autorizza a corrispondere ogni Autorità portuale, utilizzando il proprio avanzo di amministrazione, 'al soggetto fornitore di lavoro portuale (art.17), fino ad un limite massimo di 2 milioni di euro per ciascuno degli anni 2020 e 2021, pari a 60 euro per ogni dipendente e in relazione a ciascuna minore giornata di lavoro rispetto al corrispondente mese dell'anno 2019, riconducibile alle mutate condizioni economiche degli scali del sistema portuale italiano conseguenti all'emergenza Covid-19'.

Il Sech di Genova riconquista le navi da 14.000 Teu del servizio MD1

Dopo essere stato sospeso per lungo tempo ed essersi trasferito lo scorso autunno al terminal Psa Genova Prà, il servizio MD1 operato da The Alliance fra Asia e Mediterraneo è tornato da oggi a scalare il Terminal Sech di Sampierdarena. Lo scalo della portacontainer One Millau, ormeggiata stamattina a Calata Sanità, segna il ritorno al Terminal Sech delle navi da 14.000 Teu fa sapere il terminalista a SHIPPING ITALY. La nave, operata da One, è impiegata nel servizio MD1 di The Alliance, il consorzio armatoriale formato da Hapag-Lloyd, Hm, One e Yang Ming che fa ritorno al Sech dopo alcuni mesi. Il servizio MD1 collega l'estremo oriente con la Spagna e l'Italia, dove scala solo il porto di Genova, ed è caratterizzato da un transit time particolarmente competitivo in export (da Genova a Singapore in soli 20 giorni). La rotazione completa della linea (a cui frequenza dovrebbe essere in teoria settimanale ma in queste settimane è ridotta per effetto dei blank sailing) è la seguente: Genova, Damietta, Jeddah, Singapore, Hong Kong, Qingdao, Busan, Shanghai, Ningbo, Shekou, Singapore, Jeddah, Damietta, Barcellona, Valencia, Tangeri e nuovamente Genova. Il terminalista controllato da Gruppo Investimenti Portuali e partecipato da Psa con l'occasione ricorda che il SECH è l'unico terminal del Porto Vecchio di Genova in grado di lavorare le cosiddette Ultra Large Container Ship di dimensioni particolarmente rilevanti come quelle della One Millau (14.000 Teu di capacità, 366 metri di lunghezza, 51 di larghezza e 150.709 tonnellate di stazza lorda) grazie alle gru di banchina con sbraccio pari a 20 file di container e ai lavori di dragaggio dei fondali effettuati lo scorso anno. La manovra di ormeggio è stata effettuata con la consueta collaborazione e professionalità dei servizi tecnico-nautici del porto di Genova dove le navi di questa taglia arrivano ormai con regolarità: Si tratta ad oggi del 37° scalo al Sech di una nave da 14.000 Teu. La nave non passa certo inosservata nel panorama cittadino grazie alla sua fiammante livrea magenta, colore che caratterizza navi e container della giapponese One.



Nave ospedale a Genova, esposto alla Corte dei Conti

L' esponente del movimento politico il Buonsenso, ex M5s Alice Salvatore, ha depositato un esposto alla corte dei Conti sulla vicenda della nave-ospedale ancorata in porto a Genova e allestita per ospitare pazienti in convalescenza post-Covid. L' esposto vuole "controllare che queste spese impazzite - scrive Salvatore - siano riconducibili a vere necessità e non a spot elettorali o spreco indebito di risorse pubbliche". La nave ospedale è un traghetto di Gny, del Gruppo Msc, riadattato. "Il fatto stesso che dalla maggioranza non riescano a dare risposte concrete a domande semplici - prosegue Salvatore - è la prova evidente che sanno di aver agito molto male, in quanto potevano creare nuovi posti letto per i convalescenti nelle decine di strutture già esistenti sul territorio. Questa situazione continua di spese 'allegre' con i nostri soldi deve finire, la giunta Toti deve capire che non sono dei signorotti medievali che possono spendere e spandere ciò che tolgono dalle nostre tasche. Devono garantire che l' utilizzo dei soldi dei cittadini sia fatto nel miglior modo possibile e soprattutto non a vantaggio solamente della loro immagine politica o di amici che poi misteriosamente vediamo comparire nella lista dei finanziatori della fondazione Change" che sostiene il governatore.



Ansa

Genova, Voltri

Coronavirus: assessore, nave ospedale costa meno di 1 mln

La nave-ospedale ormeggiata nel porto di Genova da fine marzo scorso costerà meno di un milione di euro fino al 20 giugno, meno del milione e 254 mila euro di costi autorizzati dalla Protezione civile nazionale, circa 118 euro al giorno per ciascuno dei 75 pazienti attualmente ospitati. Sono le cifre con cui l' assessore alla Protezione civile della Regione Liguria Giacomo Giampedrone risponde a due interrogazioni del Pd e del movimento 'il Buonsenso', che hanno annunciato esposti alla Corte dei Conti sul presunto 'spreco' della nave-ospedale. "Approvando la richiesta della Regione Liguria il dipartimento nazionale della Protezione civile ha coperto un milione e 254 mila euro dei costi della nave ospedale anti coronavirus fino al 4 maggio, per i primi 45 giorni di attività la nave è costata 566 mila euro, molto al di sotto dalla cifra nazionale garantitaci. Dal 19 marzo si sono susseguiti tre contratti, il nuovo contratto costa 424 mila euro, per ospitare 75 degenti a 118 euro al giorno. Il totale non arriva neanche a un milione di euro di costi fino al 20 giugno, spenderemo per la nostra nave circa un milione, ampiamente dentro al milione e duecentomila euro che il dipartimento nazionale ci ha autorizzato fino al 3 maggio". (ANSA).



Genova24

Genova, Voltri

Nave ospedale, Giampedrone risponde a Salvatore: "Scelta condivisa, costi previsti"*La presidente de ilBuonsenso ha promesso un esposto alla corte dei conti sull' operazione sanitaria*

Genova. "Alice Salvatore cambia partito ma continua a far perdere tempo al Consiglio regionale, sfornando critiche assurde di fronte a una operazione così efficace. La scelta di allestire la nave-ospedale ha permesso di curare un elevato numero di persone (fino a 300), in assoluta sicurezza, garantendo un totale isolamento rispetto alla città. Non vi erano sul territorio della Liguria strutture sanitarie già esistenti che rispettassero le condizioni necessarie per ospitare un così alto numero di pazienti". L' assessore alla Protezione civile Giacomo Giampedrone replica alla capogruppo di ilBuonsenso, Alice Salvatore, sui costi della nave-ospedale ormeggiata nel **porto** di **Genova**.

"Facendo proprio appello al buon senso, consiglio di leggere le cifre - aggiunge Giampedrone - voglio ricordare che tutte le strutture, sia la nave-ospedale sia le altre, sono state approvate da Alisa, dall' Asl e soprattutto dal Dipartimento nazionale di protezione civile e dal commissario Angelo Borrelli. Secondo la valutazione congiunta di questi enti la nave possiede i requisiti necessari per l' accogliimento dei pazienti covid positivi anche in relazione alla possibile attivazione modulare per fasi". "In più - prosegue - il Dipartimento nazionale aveva stanziato per la copertura dei costi fino al 3 maggio oltre 1 milione e 254mila euro. Dal 19 marzo si sono susseguiti tre contratti: fino al 4 aprile, dal 4 aprile - 3 maggio e quello ora in essere. Sono al momento in corso le rendicontazioni dei primi due contratti: per il periodo che quindi va dal 19 marzo al 3 maggio, le rendicontazioni arrivano a 566mila euro, molto al di sotto della cifra garantita dalla Protezione civile nazionale". "La stima per la stipula del nuovo contratto si aggira su quota 424mila euro - conclude Giampedrone -, con una capacità attuale di 75 degenti contemporaneamente che, per questo ultimo periodo porta a 118 euro al giorno il costo di un paziente sulla nave. Sommando in ogni caso il rendiconto dei tre periodi considerati, non si raggiunge neanche il milione di euro, rientrando comunque ampiamente all' interno del budget stanziato in avvio delle operazioni".

The screenshot shows a news article on the Genova24.it website. The main headline is "Nave ospedale, Giampedrone risponde a Salvatore: 'Scelta condivisa, costi previsti'". Below the headline, there is a sub-headline: "La presidente de ilBuonsenso ha promesso un esposto alla corte dei conti sull'operazione sanitaria". The article text is partially visible, showing the beginning of the quote from Giacomo Giampedrone. There is a photo of the hospital ship docked at a pier. The website interface includes navigation links like "Menu", "Canali", "Servizi", "Liguria24.it", "Cerca", and social media icons for Facebook, Twitter, and YouTube. There are also sections for "CITTA' RISPONDI", "PIU' INFORMAZIONI SU", and "REVU UNA LETTERA".

Genova24

Genova, Voltri

Coronavirus, lunedì arriva a Genova la nave Msc Fantasia: a bordo 8 marittimi contagiati

In tutto 440 membri dell' equipaggio, sarà la sesta in Liguria dall' inizio dell' emergenza

Genova . La prossima settimana, probabilmente lunedì, un' altra nave da crociera entrerà nel **porto** di **Genova** con alcune persone positive al coronavirus a bordo. Si tratta della Msc Fantasia , attualmente in viaggio da Lisbona al **porto** spagnolo di Algeciras, che trasporta solo 440 membri dell' equipaggio di cui 8 contagiati , secondo quanto comunicato dalla sanità marittima e dal dipartimento nazionale della protezione civile. "Si tratta della sesta nave in Liguria che gestiremo dall' inizio dell' emergenza - ha spiegato l' assessore regionale alla protezione civile Giacomo Giampedrone che ha riferito la notizia in conferenza stampa -. Domani tornerà a riunirsi il tavolo emergenziale. Le modalità di gestione saranno le solite utilizzate per tutte le altre, con una situazione nei nostri ospedali e nelle terapie intensive nettamente migliore di quella che ci ha visto impegnati nei mesi scorsi". Dall' inizio della pandemia il **porto** di **Genova** ha accolto Msc Opera (dichiarata contaminata dall' Usmaf e rimasta a lungo in quarantena in **porto**), Msc Splendida e Costa Deliziosa , le ultime due senza casi confermati a bordo. Su Fantasia invece risultano otto persone contagiate. Al momento non sono note le loro condizioni di salute ma da quanto riferisce la compagnia sarebbero buone visto che, in caso contrario, sarebbero stati trasportati all' ospedale nelle precedenti tappe. "Domani faremo un primo briefing con Usmaf, il dipartimento nazionale e Asl 3. Faremo tutto ciò che sarà necessario per far rientrare i marinai in sicurezza", ha aggiunto Giampedrone.

Coronavirus, lunedì arriva a Genova la nave Msc Fantasia: a bordo 8 marittimi contagiati

In tutto 440 membri dell'equipaggio, sarà in vista in Liguria dall'inizio dell'emergenza

Redazione - 19 Maggio 2020 - 19:58

Coronavirus • msc fantasia • genova

Genova. La prossima settimana, probabilmente lunedì, un'altra nave da crociera entrerà nel porto di Genova con alcune persone positive al coronavirus a bordo.

Si tratta della **Msc Fantasia**, attualmente in viaggio da Lisbona al porto spagnolo di Algeciras, che trasporta solo **440 membri dell'equipaggio di cui 8 contagiati**, secondo quanto comunicato dalla sanità marittima e dal dipartimento nazionale della protezione civile.

"Si tratta della sesta nave in Liguria che gestiremo dall'inizio dell'emergenza - ha spiegato l'assessore regionale alla protezione civile **Giacomo Giampedrone** che ha riferito la notizia in conferenza stampa -. Domani tornerà a riunirsi il tavolo emergenziale. Le modalità di gestione saranno le solite utilizzate per tutte le altre, con una situazione nei nostri ospedali e nelle terapie intensive nettamente migliore di quella che ci ha visto impegnati nei mesi scorsi".

Dall'inizio della pandemia il porto di Genova ha accolto **Msc Opera** (dichiarata contaminata dall'Usmaf e rimasta a lungo in quarantena in porto), **Msc Splendida** e **Costa Deliziosa**, le ultime due senza

Coronavirus, esposto alla Corte dei Conti sulla nave-ospedale, ma la Regione non ci sta

GENOVA - Alice Salvatore, presidente del movimento 'Il Buonsenso' ed ex capogruppo del M5s in Regione Liguria, ha presentato un esposto alla Corte dei Conti sulla nave-ospedale attraccata nel porto di Genova. "Nonostante le continue richieste di chiarimenti sulla motivazione della scelta di Regione Liguria di utilizzare una nave da crociera come base per 40 convalescenti da coronavirus non è arrivata nessuna spiegazione alle domande fatte" sottolinea Salvatore in una nota. "Il fatto che questa scelta abbia fatto lievitare i costi per singolo paziente a quasi 400 euro giornalieri, prezzo che neanche in un hotel a Portofino riusciremmo a pagare, non li tocca minimamente, per loro è più importante farsi foto davanti alla nave e dire che tutto va bene" prosegue. "Peccato però che i soldi che loro spargono a piene mani siano i nostri, quelli dei cittadini, le nostre tasse, quelle che loro dovrebbero gestire nel modo migliore, cosa che evidentemente non fanno". "Per questo abbiamo già presentato alla Corte dei Conti un esposto per controllare che queste spese impazzite siano riconducibili a vere necessità e non a spot elettorali o spreco indebito di risorse pubbliche" conclude la presidente del movimento.

Non si fa attendere la risposta dell' assessore regionale alla protezione civile , Giacomo Giampedrone "Salvatore continua a far perdere tempo al consiglio regionale, sfornando critiche assurde di fronte ad una operazione così efficace. La scelta di allestire la nave-ospedale ha permesso di curare un elevato numero di persone in assoluta sicurezza, garantendo un totale isolamento rispetto alla città. Non vi erano sul territorio della Liguria strutture sanitarie già esistenti che rispettassero le condizioni necessarie per ospitare un così alto numero di pazienti". "Voglio ricordare che tutte le strutture , sia la nave-ospedale sia le altre, sono state approvate da Alisa, dalla Asl e soprattutto dal Dipartimento nazionale di protezione civile. Secondo la valutazione congiunta di questi enti la nave possiede i requisiti necessari per l' accoglimento dei pazienti covid positivi anche in relazione alla possibile attivazione modulare per fasi" prosegue Giampedrone in risposta ad Alice Salvatore. "Il Dipartimento nazionale aveva stanziato per la copertura dei costi fino al 3 maggio oltre 1 milione e 254 mila euro e dal 19 marzo si sono susseguiti tre contratti: fino al 4 aprile, dal 4 aprile al 3 maggio e quello ora in essere. Sommando il rendiconto dei tre periodi considerati non si raggiunge neanche il milione di euro, rientrando comunque ampiamente all' interno del budget stanziato in avvio delle operazioni" conclude l' assessore regionale. Approfondimenti Insulti in tv ad Alice Salvatore, Sgarbi assolto dalla diffamazione Elezioni 2020, Alice Salvatore si candida a Presidente della Regione Coronavirus, nove decessi con 99 guariti e oltre 2mila test in un giorno in Liguria Video Coronavirus, Toti: "Sulla nave-ospedale arriveremo presto a 75 pazienti" "Tv, camminate, letture e buon cibo", la vita dentro la nave ospedale di Genova per i positivi al coronavirus Silvia Pastorini (Assistente Sanitaria): "Sulla nave ospedale lavora una bellissima equipe. Esperienza importante e motivante" Regionali, De Ferrari lascia il M5s e aderisce a 'Il buonsenso' di Alice Salvatore Commenti.

GENOVA - Alice Salvatore, presidente del movimento 'Il Buonsenso' ed ex capogruppo del M5s in Regione Liguria, ha presentato un esposto alla Corte dei Conti sulla nave-ospedale attraccata nel porto di Genova. "Nonostante le continue richieste di chiarimenti sulla motivazione della scelta di Regione Liguria di utilizzare una nave da crociera come base per 40 convalescenti da coronavirus non è arrivata nessuna spiegazione alle domande fatte" sottolinea Salvatore in una nota.

"Il fatto che questa scelta abbia fatto lievitare i costi per singolo paziente a quasi 400 euro giornalieri, prezzo che neanche in un hotel a Portofino riusciremmo a pagare, non li tocca minimamente, per loro è più importante farsi foto davanti alla nave e dire che tutto va bene" prosegue. "Peccato però che i soldi che loro spargono a piene mani siano i nostri, quelli dei cittadini, le nostre tasse, quelle che loro dovrebbero gestire nel modo migliore, cosa che evidentemente non fanno".

"Per questo abbiamo già presentato alla Corte dei Conti un esposto per controllare che queste spese impazzite siano riconducibili a vere necessità e non a spot elettorali o spreco indebito di risorse pubbliche" conclude la presidente del movimento.

Non si fa attendere la risposta dell' assessore regionale alla protezione civile, Giacomo Giampedrone. "Salvatore continua a far perdere tempo al consiglio regionale, sfornando critiche assurde di fronte ad una operazione così efficace. La scelta di allestire la nave-ospedale ha permesso di curare un elevato numero di persone in assoluta sicurezza, garantendo un totale isolamento rispetto alla città. Non vi erano sul territorio della Liguria strutture sanitarie già esistenti che rispettassero le condizioni necessarie per ospitare un così alto numero di pazienti".

"Voglio ricordare che tutte le strutture, sia la nave-ospedale sia le altre, sono state approvate da Alisa, dalla Asl e soprattutto dal Dipartimento nazionale di protezione civile. Secondo la valutazione congiunta di questi enti la nave possiede i requisiti necessari per l' accoglimento dei pazienti covid positivi anche in relazione alla possibile attivazione modulare per fasi" prosegue Giampedrone in risposta ad Alice Salvatore.

"Il Dipartimento nazionale aveva stanziato per la copertura dei costi fino al 3 maggio oltre 1 milione e 254 mila euro e dal 19 marzo si sono susseguiti tre contratti: fino al 4 aprile, dal 4 aprile al 3 maggio e quello ora in essere. Sommando il rendiconto dei tre periodi considerati non si raggiunge neanche il milione di euro, rientrando comunque ampiamente all' interno del budget stanziato in avvio delle operazioni" conclude l' assessore regionale.

Approfondimenti
 Insulti in tv ad Alice Salvatore, Sgarbi assolto dalla diffamazione
 Elezioni 2020, Alice Salvatore si candida a Presidente della Regione
 Coronavirus, nove decessi con 99 guariti e oltre 2mila test in un giorno in Liguria

Per Stazioni Marittime bilancio e nuovo consiglio

GENOVA Ammonta a 284.384 euro l'utile netto registrato nel corso del 2019 da Stazioni Marittime S.p.A. Il dato è stato approvato dall'assemblea degli azionisti della Società. Il fatturato, pari a circa 25,2 milioni di euro, è incrementato del 5% circa rispetto al 2018, mentre il cash flow si è attestato a 3,3 milioni di euro. Il 2019 ha registrato 281 toccate nave con 1.349.370 crocieristi, di cui 711.500 home port e 637.870 in transito, in forte incremento rispetto al 2018 (+337.972 passeggeri). Passeggeri di transito sono incrementati del 43% circa, confermando la tendenza in corso da tempo di un aumento progressivo della quota rappresentata dai crocieristi in transito, mentre i passeggeri home port sono diminuiti del 26% circa. Sempre importante e maggioritaria la presenza di MSC Crociere, che nel 2019 ha portato nei terminal genovesi 203 toccate con oltre 1.100.000 passeggeri, confermando la leadership del traffico crociere nel porto di Genova. Di rilievo anche i numeri registrati da Costa Crociere, che ha scalato settimanalmente con una nave per l'intera stagione il porto di Genova, portando un totale di 41 toccate e oltre 178.000 passeggeri. Il traffico traghetti ha chiuso il 2019 con un discreto incremento rispetto all'anno precedente, ad eccezione del traffico commerciale. Di seguito il dettaglio: Passeggeri 2.168.721 (+4,24%); Auto 748.042 (+4,31%); Moto 58.568 (+4,85%); Metri lineari 1.793.116 (-4,62%). Rispetto al 2018 sono stati movimentati circa 88.274 passeggeri in più. La Sardegna ha registrato un significativo incremento pari a oltre 108.000 unità rispetto al 2018, mentre per contro le altre destinazioni hanno subito dei cali: la Sicilia ha registrato circa 11.000 pax in meno, la Corsica 5.000, il Nord Africa 4.800 circa. Il traffico commerciale ha chiuso in flessione (-87.000 metri lineari circa). A partire dal 2002 Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale e Stazioni Marittime S.p.A. hanno investito complessivamente sull'area passeggeri (Ponte dei Mille/Ponte Andrea Doria/Terminal Traghetti) circa 90 milioni di euro, effettuando importanti operazioni di adeguamento delle strutture di banchina (per un totale di oltre 16.000 mq di nuovi piazzali) e profondi interventi di ampliamento, ridefinizione e modernizzazione dei 5 terminal passeggeri all'interno dell'area in concessione, anche creando nuove aree dedicate al traffico extra Schengen. Nel corso dell'Assemblea è stato nominato il nuovo Consiglio di Amministrazione della Società, che resterà in carica per due anni. L'Assemblea ha indicato come presidente il notaio Federico Solimena e come amministratore delegato il dottor Edoardo Monzani.



Il Secolo XIX (ed. La Spezia)

La Spezia

Il biossido d'azoto È calato del 40% in Europa complice la quarantena Nella zona portuale della città riduzione fino al 28 marzo, poi la risalita

L'inquinamento diminuisce ma non in calata Paita

Sondra Coggio / LA SPEZIA a riduzione delle emissioni da combustibili fossili, durante la quarantena, ha determinato un calo del 40% del biossido di azoto in Europa. Sono state salvate almeno 11 mila vite, di cui 1.490 in Italia». Lo afferma il movimento "Cittadini per l'aria". I dati sono stati accolti con preoccupazione da chi vive in Calata Paita, dove nonostante il lockdown - la centralina ha continuato a registrare picchi di NO2. Il problema deriva dalle emissioni del traffico via mare. Le case sono vicine alle banchine. Un recente studio del Crea, centro ricerca per l'energia e l'aria pulita, conferma che «gli effetti positivi della quarantena hanno migliorato la qualità dell'aria e la salute». Il report, firmato da Lauri Myllyvirta e Hubert Thierot, accusa proprio NO2 e polveri fini. Senza traffici via terra e via mare, si legge, sono stati evitati «seimila nuovi casi di asma nei bambini, 1900 ricorsi al Pronto Soccorso per attacchi asmatici e 600 nascite premature». Il crollo dei valori di biossido di azoto È legato alla riduzione delle attività umane. In Calata Paita, il calo dell'inquinamento c'È stato solo fino al 28 marzo, quando non c'erano navi da crociera. Dopo di che È ritornato il biossido di azoto. L'ultimo rapporto dell'Ag

enzia Europea per l'Ambiente, afferma che «il 7% della popolazione in Europa È esposta a concentrazioni di NO2 oltre i limiti di legge» e che l'Italia, con «14.600 morti premature l'anno, È il primo Paese europeo per cedessi causati da NO2». Anna Gerometta, presidente di "Cittadini per l'aria", chiede ai sindaci di intervenire per «cambiare davvero, riducendo l'inquinamento e il danno alla salute». Spezia non ha solo il problema del traffico su strada, non ha solo la centrale Enel ancora a carbone, ma anche quello dei traffici crocieristici. Gerometta È chiara: «Va affrontato al più presto il tema delle emissioni navali nelle città di **porto**». Il centro aerospaziale tedesco, Dlr, incrociando i dati delle centraline di monitoraggio con quelli del satellite europeo Sentinel 5P, ha dimostrato il legame fra quarantena e crollo del biossido di azoto. I rilievi della centralina di San Cipriano sono peraltro sotto stimati o come ammesso dal Comune e da Arpal o a fronte della schermatura di piante verdi e palazzi. I cittadini chiedono una indagine epidemiologica soprattutto sui bambini, sugli anziani e sulle donne in attesa. Gerometta conferma che «il biossido di azoto È molto dannoso per la salute umana, ha effetti sul sistema cardio circolatorio e polmonare, crea problemi ai bambini e alle donne in gravidanza». Spezia già vanta un amaro primato per tumori all'apparato respiratorio. «Il Covid-19 o conferma Gerometta o colpisce con più aggressività coloro che hanno patologie ricollegabili alla cattiva qualità dell'aria».



SOS-LOGistica: Testi confermato presidente per il prossimo biennio. Nuovi soci e nuovi manager per il consiglio direttivo

(FERPRESS) - Milano, 19 MAG - Si è svolta Giovedì 14 maggio l'assemblea dei soci di SOS-LOGistica - l'associazione per la logistica sostenibile - che rappresenta oltre 100 soci tra aziende e singoli professionisti impegnati nel miglioramento della sostenibilità ambientale, sociale ed economica dei processi di supply chain e trasporto. Una assemblea che ha certificato la crescita dell'ecosistema nel 2019 e nei primi mesi del 2020, con l'ingresso di nuovi importanti operatori economici e soci personali. Più in particolare, hanno confermato la loro adesione per il 2020: Air Liquide Biometano - azienda produttrice di biometano; Kuenz Italia - azienda produttrice di gru per centri intermodali; Gruppo Laghezza - società di servizi doganali, magazzini e trasporti; La **Spezia** Shunting Railways - operatore che gestisce il servizio di manovra ferroviaria nel **porto** della **Spezia**; Unilever Logistics Italia - società di servizi logistici del colosso di beni di largo consumo; aBCD Consulting, società specializzata nella consulenza e temporary management per la funzione logistica e internazionalizzazione ed infine Xmove - start up impegnata nel settore del noleggio e sharing di veicoli elettrici e ibridi. Un ecosistema che con questi nuovi soci arriva a consolidare imprese che impegnano oltre 14.000 dipendenti e fatturano complessivamente più di 5,6 miliardi di euro. "Unilever da sempre si pone l'obiettivo di promuovere le proprie attività riducendone l'impatto ambientale. Sono aziende del calibro di Unilever a svolgere un ruolo trainante nella ricerca ed implementazione di nuove soluzioni eco-sostenibili. In questa continua spinta al miglioramento, la partnership con Sos-LOGistica è fondamentale nel processo di condivisione di pratiche sostenibili in tutta la filiera logistica." ha dichiarato Giuseppe Galantuomo, Amministratore Delegato di Unilever Logistics Italia. "La sostenibilità ambientale è uno dei cardini della responsabilità sociale ed economica di Kuenz, nonché parte della sua strategia commerciale. Essendo consapevoli che la domanda è fortemente condizionata dall'offerta, al fine di imprimere un'accelerazione alla sostenibilità ambientale, Kuenz ha deciso di eliminare dal proprio catalogo le gru alimentate a gasolio, fornendo ora solo gru elettriche, con l'obiettivo di responsabilizzare i propri clienti alla riduzione delle emissioni, nonostante la possibile perdita di quote di mercato. SOS-LOGistica ci permetterà di divulgare l'esperienza Kuenz, ma soprattutto di acquisire le esperienze dei diversi soci, anche di realtà diverse, che sicuramente accresceranno la nostra consapevolezza ambientale." ha affermato Gianni Dubini, General Manager Kuenz Italia. Abbiamo aderito a SOS-LOGistica perché crediamo nell'importanza di valorizzare le aziende che intraprendono un percorso di sostenibilità ambientale e che, anche attraverso quest'approccio conferiscono valore aggiunto alle proprie attività. Crediamo che questo percorso debba essere intrapreso dal maggior numero di aziende possibili per poi divenire dominante all'interno di un settore ancora non adeguatamente conosciuto e valorizzato." ha detto Alessandro Laghezza, Presidente dell'omonimo Gruppo e Presidente di Confetra Liguria. "Quando si parla di modalità di trasporto sostenibile, il treno continua ad essere una opportunità da sviluppare in tutte le sue componenti. LSSR è il gestore unico delle manovre ferroviarie del **porto** di La **Spezia** dove la quota via treno supera il 30% dei volumi movimentati, il triplo della media nazionale. Lavoreremo con SOS-LOGistica per portare sempre di più all'attenzione dei committenti e degli stakeholder i vantaggi ambientali ed industriali legati ad una maggiore quota di trasporto via ferrovia." ha dichiarato Pellegrino Verruso, Presidente del consiglio di gestione di La **Spezia** Shunting Railways. "XMove nasce dalla

passione per il settore auto e veicoli commerciali e dalla sentita responsabilità della nostra generazione di trasformarlo. Noi crediamo, infatti, che sia arrivato il momento della transizione alla trazione ibrida/elettrica



FerPress

La Spezia

per il 90% del parco circolante" - ha dichiarato Nino Geraci, Fondatore di Xmove. XMove intende aiutare aziende e singoli in questo cambiamento, proponendo il noleggio a lungo e breve termine di modelli ibridi/elettrici: il modo migliore per testare le nuove tecnologie e fare scelte innovative senza correre il rischio di acquistare veicoli che possono divenire obsoleti in pochi anni. Questa la comunità di intenti che ci vede allineati con SOS-LOGistica e la convinzione che il futuro per una mobilità elettrica sia già arrivato." ha concluso Geraci. "Arriveremo all' obiettivo insieme: fianco a fianco. Questo è uno dei motti che caratterizza la mia società di consulenza e che spiega la scelta di aBCD Consulting di essere parte di un ecosistema come quello di SOS-LOGistica. Lavoreremo insieme, lavoreremo perchè la logistica da semplice costo diventi sempre di più un valore ed una leva per lo sviluppo sostenibile." ha dichiarato Gabriele Belloni. Durante l' assemblea, che si è tenuta in videoconferenza, sono stati infine eletti i 20 membri del consiglio direttivo la cui lista è disponibile al seguente link: <https://www.sos-logistica.org/chiamo/> Il nuovo consiglio direttivo, nella sua prima riunione e alla luce dei risultati ottenuti negli ultimi 2 anni, ha confermato Daniele Testi nel ruolo di Presidente della Associazione per il prossimo biennio, che ha così commentato: "Voglio ringraziare tutti i soci e i membri del consiglio direttivo per la fiducia accordatami. Non potrei immaginarmi una squadra migliore di quella che mi affianca in SOS-LOGistica. A nome del consiglio voglio dare il benvenuto ai nuovi membri e ai nuovi soci, professionisti e aziende, che si posizionano, per competenze e modello di business, su diversi anelli della catena logistica e di produzione. Tutti condividono i valori e lo spirito della nostra associazione, che si propone di sensibilizzare da una parte le imprese a vedere nella sostenibilità una straordinaria opportunità di crescita e innovazione e dall' altra i consumatori finali a comprendere il valore della logistica e l' impatto nei loro comportamenti di acquisto". Tra le novità di questo inizio 2020 anche la costituzione del nuovo collegio di Proviriviri che vede la presenza di manager e professionisti di grande esperienza e standing a partire da Maurizio Bussolo, già Direttore della Divisione Cargo delle Ferrovie dello Stato, CEO di Finporto e Amministratore Delegato di Eurolog, la società di logistica integrata di FS, docente all' Università di Genova; Giovanni Leonida, già manager di Olivetti, Zanussi-Electrolux e Seleco, nonché socio fondatore e Amministratore Delegato di Tecnologistica (oggi Ceva Logistics) e Malpensa Logistica Europa, ex Presidente di Assologistica, attualmente imprenditore e docente al Master di Logistica dell' Università di Verona e del Politecnico di Milano; Sebastiano Grasso Amministratore Delegato del Gruppo Contship Italia e Vicepresidente di Assologistica; Elena Riva, Presidente di Panino Giusto, la prima Benefit Company italiana in ambito ristorazione e Anna Elisa Fersini, innovation manager esperto di strategia, sviluppo sostenibile e start up, consulente tecnico per grandi aziende ICT in tema di appalti pubblici. Si sono uniti infine alla squadra del consiglio direttivo Rossana Revello, Presidente di Chiappe Revello, Riccardo Foglietta, General Manager di Centroplan e Giorgio Berettini, account manager di LC3 oltre ad Andrea Scarparo, Amministratore delegato di MDC Terminal che assume il ruolo di tesoriere dell' associazione. Molti i progetti e le partnership su cui è impegnata SOS-LOGistica a partire dal progetto NO PLASTIC CHALLENGE, cofinanziato dalla Fondazione Cariplo presentato insieme ad Ambiente Mare Italia e Università Bicocca lo scorso 20 febbraio a Milano con la partecipazione straordinaria del maestro Beppe Vessicchio, fino al marchio SUSTAINABLE LOGISTICS, che rappresenta una concreta opportunità per aziende committenti e operatori logistici per oggettivare le proprie performance di sostenibilità comunicandole con un marchio che vuole valorizzare i processi logistici sostenibili sino al consumatore finale. La pandemia ha messo in evidenza la fragilità di molti modelli e comportamenti, cartina di tornasole di quanto i processi di supply chain siano determinanti per il benessere sociale della nostra quotidianità. Per i soci di SOS-LOGistica, sostenibilità e logistica sono elementi in convergenza per un modello di sviluppo che dovrà sempre di più puntare ad una transizione da economia prettamente lineare verso i principi dell' economia industriale circolare.

Alfredo Scalisi nuovo AD Terminal LSCT

LA SPEZIA Il Consiglio di Amministrazione di La Spezia Container Terminal S.p.A., riunitosi il 24 Aprile scorso ha nominato Alfredo Scalisi nel ruolo di amministratore delegato. Alfredo Scalisi ricopriva, dal 1 Luglio 2019 la posizione di general manager. In qualità di presidente del Gruppo Contship Italia e in rappresentanza dei membri del Consiglio di Amministrazione di La Spezia Container Terminal, auguriamo all'ingegner Scalisi di proseguire con successo e determinazione il percorso di sviluppo del terminal di La Spezia, che rappresenta uno degli investimenti strategici del Gruppo Contship in Italia ha dichiarato Cecilia Eckelmann-Battistello.



Corriere di Romagna (ed. Ravenna-Imola)

Ravenna

«L' investimento sul Tcr serve a tutta la regione»

RAVENNA I 50 milioni destinati da Rfi agli scali merci in destra e sinistra Candiano e gli ulteriori stanziamenti decisi dalla Regione costituiscono un incentivo non solo per accelerare la mobilità delle merci su ferro nel **porto** di **Ravenna** ma in definitiva migliora no la qualità della produzione industriale delle imprese emiliano romagnole sotto l' aspetto dei tempi di percorrenza, del risparmio di costi, della sicurezza della movimentazione e delle nuove tecnologie che verranno applicate; lo sottolinea il presidente del Terminal Container **Ravenna** Giannantonio Mingozzi, ricordando come il **porto** di **Ravenna** ribadisca ancora una volta come i propri servizi e la propria funzione strategica sia sempre di più al servizio di tutta l' Emilia Romagna».

Il Gruppo CIEPIE 100 ANNI
Il primo secolo di Pir celebrato con un libro e una mostra fotografica
L'azienda non si è fermata nemmeno col lockdown. Al porto movimentate 30mila tonnellate di alcol

Anche i satelliti puntati per controllare il mare
Sanzioni per 32mila euro

«L'investimento sul Tcr serve a tutta la regione»
Piazza di Mirafiori per i 50 milioni stanziati da Rfi. A luglio sarà operativa la nuova banchina e il tempo di percorrenza...

IL GRUPPO CIEPIE
25
26
27
28
29
30
31
32
33
34
35
36
37
38
39
40
41
42
43
44
45
46
47
48
49
50
51
52
53
54
55
56
57
58
59
60
61
62
63
64
65
66
67
68
69
70
71
72
73
74
75
76
77
78
79
80
81
82
83
84
85
86
87
88
89
90
91
92
93
94
95
96
97
98
99
100

REPARTITA LA SUPERNAVE
RIPARTITA LA SUPERNAVE



Il Resto del Carlino (ed. Ravenna)

Ravenna

L' intervento

Porto, investimento utile a tutta la regione

50 milioni destinati da RFI agli scali merci in destra e sinistra Candiano e gli ulteriori stanziamenti decisi dalla Regione costituiscono un incentivo non solo per accelerare la mobilità delle merci su ferro nel **porto** di **Ravenna** ma in definitiva migliorano la qualità della produzione industriale delle imprese emiliano romagnole sotto l' aspetto dei tempi di percorrenza, del risparmio di costi, della sicurezza della movimentazione e delle nuove tecnologie che verranno applicate Oltre a considerare il collegamento diretto del **porto** con la rete ferroviaria nazionale, occorre evidenziare come la tempistica delle merci su ferro non subirà più le frequenti attese in zona stazione ma il transito eviterà il quel nodo con evidenti benefici sui tempi della movimentazione e sulla riduzione dei costi con buoni effetti attrattivi. Mi riferisco a tutte le tipologie di merce, non solo ai container senza dimenticare che i nuovi scali merci e gli incentivi al trasporto ferroviario possono offrire nuove opportunità al trasporto di merci pericolose con più sicurezza. Giannantonio Mingozzi Presidente Tcr.



Mingozzi (Tcr): "Investimento sugli scali merci del Porto di Ravenna è utile a tutta la regione"

Il presidente di Terminal Container **Ravenna**, Giannantonio Mingozzi, accoglie con soddisfazione e ottimismo la notizia degli investimenti in arrivo dalla Regione Emilia-Romagna e da RFI in favore di un rafforzamento dello scalo merci ferroviario legato al **Porto di Ravenna**. "I 50 milioni destinati da RFI agli scali merci in destra e sinistra Candiano e gli ulteriori stanziamenti decisi dalla Regione - afferma Mingozzi - costituiscono un incentivo non solo per accelerare la mobilità delle merci su ferro nel **porto di Ravenna** ma in definitiva migliorano la qualità della produzione industriale delle imprese emiliano romagnole sotto l'aspetto dei tempi di percorrenza, del risparmio di costi, della sicurezza della movimentazione e delle nuove tecnologie che verranno applicate". Mingozzi ricorda inoltre come "il **Porto di Ravenna** ribadisca ancora una volta come i propri servizi e la propria funzione strategica sia sempre di più al servizio di tutta l'Emilia Romagna. Oltre a considerare il collegamento diretto del **porto** con la rete ferroviaria nazionale, occorre evidenziare come la tempistica delle merci su ferro non subirà più le frequenti attese in zona stazione ma il transito eviterà quel nodo con evidenti benefici sui tempi della movimentazione e sulla riduzione dei costi con buoni effetti attrattivi". "Mi riferisco - conclude Mingozzi - a tutte le tipologie di merce, non solo ai container, senza dimenticare che i nuovi scali merci e gli incentivi al trasporto ferroviario possono offrire nuove opportunità al trasporto di merci pericolose con più sicurezza".



Mingozzi: "L' investimento sugli scali merci al Porto di Ravenna è utile a tutta la produzione"

"I 50 milioni destinati da RFI agli scali merci in destra e sinistra Candiano e gli ulteriori stanziamenti decisi dalla Regione costituiscono un incentivo non solo per accelerare la mobilità delle merci su ferro nel porto di Ravenna, ma in definitiva migliorano la qualità della produzione industriale delle imprese emiliano romagnole sotto l' aspetto dei tempi di percorrenza,

"I 50 milioni destinati da RFI agli scali merci in destra e sinistra Candiano e gli ulteriori stanziamenti decisi dalla Regione costituiscono un incentivo non solo per accelerare la mobilità delle merci su ferro nel **porto** di **Ravenna**, ma in definitiva migliorano la qualità della produzione industriale delle imprese emiliano romagnole sotto l' aspetto dei tempi di percorrenza, del risparmio di costi, della sicurezza della movimentazione e delle nuove tecnologie che verranno applicate" sottolinea il presidente del Terminal Container **Ravenna** Giannantonio Mingozzi, ricordando come il **porto** di **Ravenna** ribadisca ancora una volta come i propri servizi e la propria funzione strategica sia sempre di più al servizio di tutta l' Emilia Romagna. "Oltre a considerare il collegamento diretto del **porto** con la rete ferroviaria nazionale, - aggiunge Mingozzi - occorre evidenziare come la tempistica delle merci su ferro non subirà più le frequenti attese in zona stazione ma il transito eviterà quel nodo con evidenti benefici sui tempi della movimentazione e sulla riduzione dei costi con buoni effetti attrattivi. Mi riferisco a tutte le tipologie di merce, non solo ai container - conclude Mingozzi - senza dimenticare che i nuovi scali merci e gli incentivi al trasporto ferroviario possono offrire nuove opportunità al trasporto di merci pericolose con più sicurezza".



Da RFI 48 milioni per il porto di Ravenna

L'importo servirà a realizzare "due stazioni ferroviarie per le merci". Il porto di Ravenna potrà migliorare la sua infrastruttura ferroviaria al servizio delle merci grazie a uno stanziamento di 48 milioni di euro da parte di RFI. Ad annunciarlo sono stati oggi il presidente della Regione Emilia Romagna Stefano Bonaccini, l'assessore regionale alle Infrastrutture, Andrea Corsini, insieme al sindaco di Ravenna, Michele de Pascale, e al presidente dell'Autorità portuale di Ravenna, Daniele Rossi, nel corso di una videoconferenza stampa. In particolare gli interventi serviranno a lavori sulle linee ai lati del canale Candiano, che collega l'area portuale con la stazione ferroviaria. Al lato destro, ha spiegato la Regione, sono destinati 26,7 milioni di euro (comprensivi di spese per tecnologie, allestimento, opere civili e fabbricati), mentre al lato sinistro andranno finanziamenti per 21 milioni di euro. Le opere includono la realizzazione di una "nuova stazione presso la Base in Destra Candiano," con la "centralizzazione ed elettrificazione dei sei binari esistenti con inserimento di tratti di binari di indipendenza e di sosta per locomotori elettrici, collegamenti e adeguamenti dei binari, realizzazione di un fabbricato per l'attività di manovra, centralizzazione ed elettrificazione della dorsale di collegamento tra la stazione di Ravenna e la nuova stazione in Destra Candiano". Lo scalo sul lato sinistro, chiarisce ancora la Regione, "sarà costituito da 12 binari, tutti elettrificati e centralizzati, di cui: uno adibito a binario di circolazione verso la dorsale dei raccordati; sette binari adibiti a fascio di arrivo e partenza (sosta temporanea o per operazioni di verifica e preparazione per i treni in partenza); due binari adibiti a fascio di presa e consegna, ovvero sosta polmone; due binari adibiti alla sosta temporanea dei carri non conformi alle caratteristiche del treno in partenza o in arrivo". Questo finanziamento - ha commentato il Presidente dell'AdSP Daniele Rossi "ci consentirà di completare il disegno complessivo del progetto di Hub Portuale con la realizzazione di due fondamentali stazioni ferroviarie dedicate alle merci movimentate nel porto dell'Emilia Romagna".



Corriere di Romagna (ed. Ravenna-Imola)

Ravenna

RIPARTITA LA SUPERNAVE

RAVENNA Il colosso dei mari, la Jolly Vinadio - la nave più imponente mai entrata nel porto di Ravenna con i suoi 239 metri di lunghezza (280 con la rampa di poppa estesa) e i 37,5 metri di larghezza - ha lasciato nella prima mattinata di ieri lo scalo marittimo dopo aver imbarcato il carico. FOTO DI MAS.

IL GRUPPO COMPIE 100 ANNI
Il primo secolo di Pir celebrato con un libro e una mostra fotografica

L'azienda non si è fermata nemmeno col lockdown. Al porto movimento di 30 mila tonnellate di alcol



IL GRUPPO COMPIE 100 ANNI
Il Gruppo Pir celebra il suo primo secolo con un libro e una mostra fotografica che racconta la storia dell'azienda e della famiglia che ha fondato il gruppo. La mostra, che si svolge dal 20 maggio al 20 giugno, è allestita nella sede della sede del Gruppo a Ravenna. Il libro, che sarà distribuito gratuitamente, è intitolato "100 anni di Pir".

Anche i satelliti puntati per controllare il mare
Sanzioni per 32 mila euro

Un gruppo di satelliti della Copernicus è stato utilizzato per controllare il mare Adriatico. Il gruppo è composto da 25 satelliti che monitorano costantemente l'area. Le immagini satellitari sono utilizzate per controllare il traffico marittimo e per individuare attività illegali. Le sanzioni per le attività illegali sono di 32 mila euro.

«L'investimento sul Tir serve a tutta la regione»

Il Tir è un investimento che serve a tutta la regione. L'azienda ha investito 100 milioni di euro nella nave. L'investimento è destinato a creare posti di lavoro e a migliorare l'efficienza del porto. L'azienda ha investito in una nave che è in grado di trasportare 30 mila tonnellate di alcol. L'azienda ha investito in una nave che è in grado di trasportare 30 mila tonnellate di alcol.

Esposizione: la Marina di Ravenna

L'azienda ha investito 100 milioni di euro nella nave. L'investimento è destinato a creare posti di lavoro e a migliorare l'efficienza del porto. L'azienda ha investito in una nave che è in grado di trasportare 30 mila tonnellate di alcol. L'azienda ha investito in una nave che è in grado di trasportare 30 mila tonnellate di alcol.



RIPARTITA LA SUPERNAVE

Il colosso dei mari, la Jolly Vinadio - la nave più imponente mai entrata nel porto di Ravenna con i suoi 239 metri di lunghezza (280 con la rampa di poppa estesa) e i 37,5 metri di larghezza - ha lasciato nella prima mattinata di ieri lo scalo marittimo dopo aver imbarcato il carico.

Avvisatore Marittimo

Ravenna

A Ravenna arriva super Jolly Vanadio

Ravenna. Al porto di Ravenna arriva Jolly Vanadio, la più grande ro-ro portacontainer mai entrata nel canale candiano, approdata alle banchine del Terminal Sapir. Si tratta anche del primo approdo ravennate del gruppo armatoriale Ignazio Messina & C. Agenziata da Italtteam Shipping, Jolly Vanadio ha fatto scalo al terminal Nord del gruppo Sapir per imbarcare un project cargo e impiantistica per le aziende italiane ABB, SACMI, Linxon e Boldrocchi Group. Imbarco frutto della collaborazione della segue in ultima pagina

BOLLETTINO
Avvisatore Marittimo
www.avvisatoremarittimo.it
1993 - 2020 - 1993/2020 - 1993/2020

Napoli, riapre Sant'Erasmo
In arrivo alla più recente disposizione della stabilità e i container. Fondo di apertura del nuovo portuale è stato fino alle 100. In arrivo il terminal Candiano, (Gianfranco) (Gianfranco) 'Amen' lavori non partiti. Attualissima richiesta real

Beneva sulla: +400 per cento
Quest'anno il bunker costa parecchio Utilli Hapag in calo

First call per Ignazio Messina
A Ravenna arriva super Jolly Vanadio

Autostrete del mare e le isole
La Sicilia è ripartita, Sardegna non ancora

Fincantieri vede calare di un quinto la sua produzione

Arrivi & Partenze: Napoli (3-5) - Salerno (9-11) - Gioia Tauro (13-15)

Avvisatore Marittimo

Ravenna

Un Jolly a Ravenna

compagnia genovese con primarie realtà del freight forwarding come R&R Spedizioni Internazionali, Bertling, Italiansped e Zaninoni. Dopo Ravenna, la Jolly Vanadio completerà il carico nei porti del Mediterraneo Occidentale, per poi riprendere la rotta sulla linea regolare verso il Mar Rosso e il Golfo Arabico. L'imbarco sarà reso possibile grazie alle particolari caratteristiche della nave 240 metri di lunghezza e 37,5 metri di larghezza e alla sua versatilità nel trasportare qualsiasi tipologia di merce: contenitori, rotabili, merce varia, project cargo, pezzi eccezionali, yacht. In particolare, la rampa poppiera ha una portata di 350 tonnellate, larga dodici metri e mezzi, con la possibilità di imbarcare pezzi con un'altezza massima di sette metri. «Un particolare ringraziamento al Comandante del porto di Ravenna, Capitano di Vascello Giuseppe Sciarrone, e al presidente dell'Autorità di sistema portuale dell'Adriatico Centro Settentrionale, Daniele Rossi, oltre ai piloti, rimorchiatori e ormeggiatori, che hanno permesso l'approdo in sicurezza di una nave così grande nel loro porto», scrive una nota di Ignazio Messina.

PAG. 14 BOLLETTINO AVVISATORE MARITTIMO N. 41 - 20-5-2020

DALLA PRIMA PAGINA

Risparmio Sant'Krause
Alcune particolari disposizioni di...
Capitano di Vascello...
di recente, generale dell'Armata...
Città...
di recente, generale dell'Armata...
Città...
di recente, generale dell'Armata...
Città...

Spain in calo
Levi 200 dollari del petrolio...
per il mercato...
di recente, generale dell'Armata...
Città...

Un Jolly a Ravenna
La compagnia genovese...
di recente, generale dell'Armata...
Città...

Sicilia riparte
per gli sbarchi...
di recente, generale dell'Armata...
Città...

Produzione Finanziaria
L'indice...
di recente, generale dell'Armata...
Città...



L'Avvisatore Marittimo

Ravenna

LA PRIMA VOLTA DI UNA JOLLY NEL PORTO DI RAVENNA

RAVENNA. Prima volta a Ravenna della Ignazio Messina & C. con la Jolly Vanadio, la più grande ro-ro portacontainer mai entrata nello scalo romagnolo. Doppio record, quindi. L'unità è approdata alle banchine del Terminal Sapir per imbarcare un lotto di carico a progetto e di impiantistica. Dopo Ravenna, la Vanadio completa il carico nei porti del Mediterraneo occidentale, per poi riprendere la rotta sulla linea regolare verso il mar Rosso e il golfo Arabico. L'unità è stata varata nel 2015 e rappresenta, insieme alle altre sette con-ro gemelle di proprietà del gruppo armatoriale genovese, uno dei fiori all'occhiello della società: battenti tutte bandiera italiana, sono le ro-ro portacontainer più grandi mai costruite al mondo.



Imbarco Jolly Vanadio a Ravenna. La famiglia Messina si congratula col Gruppo Sapir

18-mag-2020 - Si stanno svolgendo in perfetta tempistica, dalle 6 di questa mattina, al Terminal Nord del gruppo Sapir al **Porto di Ravenna**, con la collaborazione della Cooperativa Portuale, le operazioni di imbarco della Jolly Vanadio della flotta Messina, la nave più grande che abbia mai fatto scalo a **Ravenna**. L' imbarco comprende un importante lotto di project cargo e di impiantistica di primarie aziende italiane (ABB, SACMI e Boldrocchi Group), grazie alla storica collaborazione della Compagnia Messina con importanti realtà del Freight Forwarding quali R&R Spedizioni Internazionali, Bertling, Italiansped e Zaninoni. La nave lascerà **Ravenna** nella mattinata di domani per continuare gli imbarchi dai porti del Mediterraneo Occidentale e poi proseguire la linea regolare verso il Mar Rosso ed il Golfo Arabo. Alle principali operazioni di imbarco ha assistito, in rappresentanza della società genovese , Paolo Messina, accompagnato dai manager Luca Tirasso e Riccardo Cantelli. La delegazione ha poi visitato, guidata dal Presidente di Sapir e Terminal Nord, Riccardo Sabadini, il principale terminal del Gruppo: Sapir in Darsena San Vitale. Gli ospiti hanno mostrato apprezzamento per le potenzialità dei terminal, con particolare riguardo al nuovo equipment, auspicando di poter continuare, nel prossimo futuro, i rapporti oggi avviati col Gruppo Sapir.



Jolly Vanadio a Ravenna per trasporto eccezionale

Daniele Rossi: allo scalo ravennate finanziamento di 48 milioni per lo scalo merci

Redazione

RAVENNA Jolly Vanadio a Ravenna per un trasporto eccezionale. E' arrivata sabato e ormeggiata alla banchina del Terminal Nord, Società del Gruppo Sapir. La Jolly Vanadio, con i suoi 239 metri di lunghezza (280 con la rampa di poppa estesa) e 37,5 metri di larghezza, è la nave più grande entrata nello scalo romagnolo. La ro-ro portacontenitori, che appartiene alla flotta della Ignazio Messina di Genova, storica compagnia di navigazione che collega con i suoi servizi di linea 40 Paesi e che è rappresentata a Ravenna dall'agenzia marittima Italteam Shipping, ha imbarcato con destinazione Iraq un carico eccezionale costituito da 30 sottostazioni elettriche prodotte a Lodi (si tratta di trailer di peso variabile tra le 30 e le 80 tonnellate). E da altri 20 colli, tra cui due presse prodotte dalla Sacmi di Imola, da 125 tonnellate di peso ciascuna. Le operazioni di imbarco si sono svolte con modalità ro-ro utilizzando carrelli della Compagnia Portuale. L'imbarco è stato possibile grazie alle particolari caratteristiche della nave e alla sua grande versatilità nel trasportare qualsiasi tipologia di merce e in particolare alla rampa poppiera, che ha una portata di 350 tons. e una larghezza massima di 12,5 metri.

L'operazione si giova della collaborazione della Società Traghetti & Crociere, che ha messo a disposizione le proprie aree per lo stoccaggio temporaneo dei colli da imbarcare. La movimentazione di carichi eccezionali, projectcargo, come questo commenta Daniele Rossi, presidente dell'Autorità di Sistema portuale di Ravenna è una operazione portuale di indubbia complessità, non solo per le dimensioni non convenzionali ma anche per la tipologia ed il valore dei materiali che si trasportano. Il porto di Ravenna è storicamente in grado di effettuare questo genere di operazioni in assoluta sicurezza sia per le merci che per i lavoratori. E oggi dimostra di esserlo anche in questo momento, a riprova della capacità dei porti di mantenere la propria operatività ed essere in grado di tutelare la salute pubblica e continuare a garantire la massima sicurezza dei lavoratori e delle operazioni portuali, così come è stato fatto a Ravenna sin dall'inizio dell'emergenza sanitaria legata al Covid-19. Ciò è possibile perché nel porto di Ravenna si dispone di mezzi, tecnologie e soprattutto maestranze specializzate che hanno raggiunto un livello di competenza e professionalità nello svolgimento, anche di questo tipo di movimentazioni, del quale dobbiamo andare orgogliosi. Credo che l'arrivo della Jolly Vanadio e le attività che si svolgeranno prossimamente, con più di 30 lavoratori impiegati e oltre 20 aziende coinvolte, sia un bel segnale per il sistema portuale ravennate nel suo insieme e possa rappresentare in futuro la ripresa economica di questo territorio. A seguire il presidente Daniele Rossi ha informato di un finanziamento di 48 milioni per il potenziamento dello scalo ferroviario merci. Questo finanziamento, afferma il presidente dell'Autorità di Sistema portuale, ci consentirà di completare il disegno complessivo del Progetto di Hub portuale con la realizzazione di due fondamentali stazioni ferroviarie dedicate alle merci movimentate nel porto dell'Emilia Romagna. Tra un mese circa dovremmo aver individuato il vincitore del bando di gara per l'attuazione degli interventi infrastrutturali che il Progetto prevede e che consistono nell'escavo dei fondali, nella costruzione di nuove banchine e nella realizzazione di 200 ettari di aree per la logistica. Grazie ai due nuovi scali merci ed al by pass che ci consentirà di collegare direttamente il porto alla rete ferroviaria nazionale, saremo in grado di aumentare ulteriormente



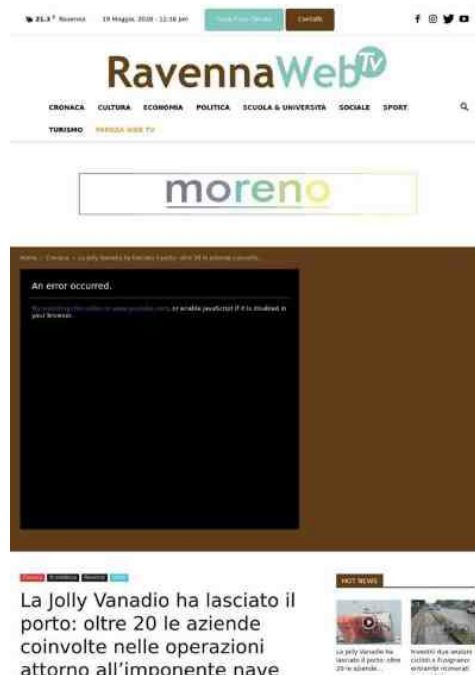
il traffico su ferro con un guadagno sia in termini di competitività dello scalo che in termini di impatto ambientale.



La Jolly Vanadio ha lasciato il porto: oltre 20 le aziende coinvolte nelle operazioni attorno all'imponente nave

Ha lasciato questa mattina il porto di Ravenna la Jolly Vanadio, definita in questi giorni la 'gigante del mare' per le sue grandi dimensioni che l'hanno inserita fra le navi più imponenti mai arrivate al porto di Ravenna. L'arrivo della Jolly Vanadio è casualmente inoltre coinciso con l'annuncio dell'importante investimento di 48 milioni di euro

Ha lasciato questa mattina il porto di Ravenna la Jolly Vanadio, definita in questi giorni la 'gigante del mare' per le sue grandi dimensioni che l'hanno inserita fra le navi più imponenti mai arrivate al porto di Ravenna. L'arrivo della Jolly Vanadio è casualmente inoltre coinciso con l'annuncio dell'importante investimento di 48 milioni di euro per la realizzazione dei nuovi scali merci nell'area portuale da parte delle Ferrovie Italiane. Due segnali importanti in questi primi giorni di fase 2 che puntano a guardare con ottimismo al futuro dello scalo bizantino.



La prima volta a Ravenna della Ignazio Messina & C.

RAVENNA Il porto ha centrato due record in uno: quello della più grande nave ro-ro portacontainer mai entrata nel Canale Candiano e approdata alle banchine del Terminal Sapir; e al tempo stesso il primo approdo ravennate del Gruppo armatoriale Ignazio Messina & C. Si tratta della M/N Jolly Vanadio, agenziata da Italteam Shipping S.r.l., che ha fatto scalo al Terminal Nord del Gruppo Sapir per imbarcare un importante lotto di project cargo e di impiantistica di primarie aziende italiane (ABB, SACMI, Linxon e Boldrocchi Group), imbarco che è frutto della collaborazione della Compagnia Messina con importanti realtà del Freight Forwarding quali R&R Spedizioni Internazionali, Bertling, Italiansped e Zaninoni. Dopo Ravenna, la Jolly Vanadio completerà il carico nei porti del Mediterraneo Occidentale, per poi riprendere la rotta sulla linea regolare verso il Mar Rosso e il Golfo Arabico. L'imbarco è reso possibile grazie alle particolari caratteristiche della nave 240 mt. di lunghezza e 37,5 mt. di larghezza e alla sua grande versatilità nel trasportare qualsiasi tipologia di merce contenitori, rotabili, merce varia, project cargo, pezzi eccezionali, yacht e in particolare alla rampa poppiera, con una portata di 350 tons. e una larghezza massima di 12,5 mt., e alla possibilità di imbarcare pezzi con un'altezza massima di 7 metri. Un particolare ringraziamento dalla Messina al comandante del porto di Ravenna, Capitano di Vascello (CP) Giuseppe Sciarrone, e al presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centro Settentrionale, dottor Daniele Rossi, oltre ai Piloti, Rimorchiatori e Ormeggiatori, che hanno permesso l'approdo in sicurezza di una nave così grande nel loro porto. La Jolly Vanadio è stata varata nel 2015 e rappresenta, insieme alle altre sette unità gemelle di proprietà del Gruppo armatoriale genovese, uno dei fiori all'occhiello della società: queste navi, battenti tutte bandiera italiana, sono le ro-ro portacontaineri più grandi mai costruite al mondo, sono state progettate interamente in-house, sono dotate delle più sofisticate tecnologie e impianti per la salvaguardia dell'ambiente e, per questo, hanno ottenuto dal RINA la certificazione Greenplus. Il Gruppo Messina è stato il primo Gruppo italiano, nel proprio settore, a conseguire la Certificazione Ambiente (UNI EN ISO 14001) e Salute e Sicurezza (BS OHSAS 18001) per tutte le attività logistiche svolte dalla Ignazio Messina & C. S.p.A. e dalla Gruppo Messina S.p.A., adottando un Sistema di Gestione aziendale Ambiente e Sicurezza integrato.



Protocollo di sicurezza per il porto di Ravenna

RAVENNA Ringrazio il sindaco del Comune di Ravenna, le organizzazioni sindacali, i rappresentanti delle istituzioni e delle imprese, l'AUSL, l'Ufficio di Sanità Marittima e la Capitaneria di Porto per lo stimolo e l'impegno che ci hanno consentito di adottare questo Protocollo per la Sicurezza delle attività portuali. Con queste parole il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale di Ravenna, Daniele Rossi, ha commentato la definitiva approvazione del Protocollo sulla Sicurezza avvenuta a conclusione di un serrato lavoro finalizzato a tutelare la salute pubblica e continuare a garantire la massima sicurezza dei lavoratori e delle operazioni portuali, così come è stato fatto sin dall'inizio dell'emergenza sanitaria legata al Covid-19. Il Protocollo è il risultato dello stimolo di Prefettura, Comune e Provincia ed ha visto l'AdSP impegnata nel coordinare il contributo fattivo di tutte le Organizzazioni Sindacali del settore dice la nota dell'AdSP delle rappresentanze delle imprese industriali, dei terminalisti ed operatori portuali, di quelle dell'artigianato e della cooperazione nonché l'indispensabile apporto dell'AUSL e dell'Ufficio di Sanità Marittima. Uno strumento che detta linee guida, coerenti con le molteplici disposizioni progressivamente emanate dalle competenti Autorità, che possono essere calate nelle singole realtà del settore portuale e consentono di armonizzare i livelli di prevenzione e le misure di tutela della salute e sicurezza dei lavoratori impiegati nelle attività che si svolgono nel porto. Al di là dei contenuti di dettaglio (che vanno, per esempio, dagli obblighi di informazione e formazione alle modalità di ingresso e di uscita in azienda dei dipendenti, dalle indicazioni sulle attività di pulizia e sanificazione da attuare alle precauzioni igieniche personali da osservare, dalla gestione degli spazi comuni alla riorganizzazione del lavoro, dal come gestire una persona sintomatica in azienda alla sorveglianza sanitaria da garantire ecc.) si tratta del primo esempio di Protocollo adottato a livello regionale in funzione del contenimento della diffusione del Covid-19 e pertanto si candida legittimamente a best practice di riferimento per altri settori; linea guida per le imprese e modello di riferimento per tutte le diverse amministrazioni ed uffici pubblici che vigilano sulla sicurezza del lavoro in una fase in cui, pur attenuata, è alta l'attenzione su un'emergenza sanitaria senza precedenti da molti decenni a questa parte.



Il Tirreno

Livorno

La crisi dei progetti

Siamo in piena crisi sanitaria. Guardando alla Toscana, si parte dalla considerazione che la crisi economica andrà probabilmente a colpire in particolare l' area costiera - un territorio già soggetto a tre aree di crisi complessa - per il tipo di imprese presenti, andando ad accentuare il fenomeno del divario economico con l' area metropolitana fiorentina (la Toscana a due velocità). Le infrastrutture potranno giocare un ruolo fondamentale per la ripartenza: a maggior ragione è necessario programmare e realizzare le relative attività. I tempi di realizzazione giocano un ruolo fondamentale: non è pensabile ritrovarsi ancora a discutere sul completamento della "tirrenica", come pure su cronoprogrammi puntualmente smentiti anno dopo anno sulla realizzazione delle opere previste dal Piano Regolatore Portuale di Livorno. A sei anni dall' approvazione del Piano, sulla Darsena Europa le attività previste stentano a partire. Infatti, a parte alcuni aspetti di progettazione delle opere pubbliche a mare, la parte relativa agli investimenti privati tarda a concretizzarsi. Al flop riguardante il primo bando per flussi di break even irrealizzabili, ne è seguito un secondo sulla base di una rivisitazione al ribasso sulle modalità progettuali e il conseguente minor impegno di investimento del privato. Sono passati quasi 6 mesi dalla scadenza e non c'è ancora un' aggiudicazione! Anche le importanti attività connesse: lo scavalco ferroviario a Calambrone per favorire la connessione con l' Interporto di Guasticce e lo status di ZLS - se non ZES o addirittura di zona franca - tardano a concretizzarsi, per non parlare del microtunnel Eni. Lo stesso per la parte della riorganizzazione della stazione marittima: lasciano perplessi i tempi di cessione delle quote di maggioranza di **Porto** 2000. *Italia Viva.



Cabina di Regia Città-Porto: riunioni operative più frequenti

LIVORNO Riunioni operative per assicurare l'attività delle imprese affrontando le problematiche nel più breve tempo possibile e la stesura di un mansionario sulla sicurezza da condividere con i soggetti portuali. È il risultato del terzo incontro della Cabina di Regia Città-Porto che si è svolto giovedì scorso in collegamento on-line. Ad aprire i lavori l'assessore al porto e integrazione Porto-Città Barbara Bonciani: Ringrazio tutti i membri della Cabina di Regia ha detto per avere aderito al documento di impegno comune, contenente anche alcune richieste da presentare ai Ministeri competenti, come deciso nella precedente riunione, per la salvaguardia delle imprese portuali e per la tutela occupazionale. È importante proseguire in questo percorso comune e coeso di tutti i soggetti coinvolti ed è necessario intraprendere un'analisi completa di tutto il sistema del porto, dai traffici portuali, alla catena logistica integrata ha detto ancora l'assessore Bonciani perché dalla terza Cabina di Regia Città-Porto è emersa l'esigenza di mettere in campo riunioni operative per muoversi più velocemente possibile a tutela della tenuta sociale della città, valutando modalità di impiego dei lavoratori attualmente inoccupati in attività di gestione del rischio sanitario al fine di assicurare l'attività delle imprese. Anche il sindaco Salvetti ha partecipato all'incontro ed ha ribadito l'importanza della Cabina di Regia. L'obiettivo della Cabina di Regia Porto-Città è la tenuta occupazionale. Esorto tutti i soggetti coinvolti a cercare di trovare soluzioni e quante più risorse possibili da mettere a disposizione per garantire la tenuta socio-economica della città. Il presidente dell'Autorità di Sistema Stefano Corsini, dopo aver fatto una breve sintesi di quanto emerso dall'incontro dell'Organismo di Paternariato, ha anticipato che nel prossimo Decreto dovrebbero essere accolte tutte le richieste avanzate da **Assoporti** compresa la possibilità di utilizzare le aree portuali indipendentemente da quanto previsto nel Piano Regolatore, e che verranno messe a disposizione ingenti risorse per le Autorità di Sistema che non hanno disponibilità e per gli ormeggiatori. In ordine alla riapertura dei traffici passeggeri a partire dal 1 giugno dichiara Corsini saranno seguite le indicazioni nazionali e regionali in merito a verifiche e sanificazioni e verrà preso a modello ciò che sta avvenendo nel porto di Piombino. L'ammiraglio Tarzia, comandante della Capitaneria di Porto, ha posto l'attenzione sulla necessità di non farsi trovare impreparati al momento della riapertura del 1 giugno e di mettere in pratica già da subito tutte quelle attività di informazione, vigilanza e di sanificazione che si renderanno necessarie, formando e specializzando il personale. L'ammiraglio ha detto che oltre all'obiettivo della tenuta occupazionale e dei primi interventi di sanificazione, questa Cabina di Regia deve avere anche il compito di elaborare misure strutturali a medio e lungo termine, compresa la realizzazione delle infrastrutture, per compensare la caduta dei traffici. Gli operatori portuali, i rappresentanti delle istituzioni ed i sindacati presenti al terzo appuntamento della Cabina di Regia Porto-Città hanno convenuto sulla necessità di prevedere riunioni operative per redigere un mansionario sulle attività correlate alla vigilanza Covid-19 da mettere in pratica quanto prima.



Il Decreto 'Rilancio' va bene: adesso fare di più per gli artt. 16

LIVORNO «Esprimo apprezzamento al Governo e al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti per le misure a sostegno del trasporto marittimo contenute nel DL Rilancio. Costituiscono un significativo riconoscimento della situazione di obiettiva e temporanea difficoltà economica che sta vivendo il settore». Così il presidente dell'AdSP del Mar Tirreno Settentrionale Stefano Corsini ha commentato l'approvazione da parte del Consiglio dei Ministri del Decreto Legge che ha fornito le prime risposte alle indicazioni di **Assoporti**. Intervenuto sul tema, in occasione della riunione dell'Organismo di Partenariato dello scorso venerdì Corsini si è detto soddisfatto: «Il Governo ha accolto le proposte presentate dall'Associazione dei Porti Italiani, andando incontro alle difficoltà che stanno attraversando in questo periodo le imprese terminaliste e fornitrici di manodopera». Il presidente dei porti di Livorno e Piombino ha apprezzato in particolar modo la previsione, presente nello schema di decreto della norma e promossa per altro proprio da Livorno che destina temporaneamente aree e banchine a funzioni portuali anche diverse da quelle previste nei piani regolatori portuali vigenti. Adesso occorre lavorare per migliorare ulteriormente il testo normativo. «Le imprese artt. 16 appaltatrici dice Corsini sono una componente fondamentale del lavoro portuale e rappresentano un'peculiarità del porto di Livorno: oggi si trovano in enorme difficoltà a causa della crisi dei traffici conseguente alla stagnazione della domanda del trasporto marittimo. La necessità dovrà essere posta all'attenzione del Governo al fine di poter eventualmente intervenire in sede di conversione del Decreto». Secondo il presidente dell'AdSP andrebbero infine individuati nuovi strumenti per dare sostanza alle Zone Logistiche Speciali: «Le ZLS dovrebbero essere il trampolino di lancio per attrarre nuovi investitori nelle aree retroportuali. Ma così come sono definite, senza i necessari incentivi fiscali, non possono essere efficaci. Bisogna equipararle alle ZES, prendendo atto del fatto che Livorno e Piombino sono aree di crisi complessa e che, alla luce dell'emergenza covid le differenze tra nord e sud Italia si sono davvero attenuate».



Il Tirreno (ed. Piombino-Elba)

Piombino, Isola d' Elba

san vincenzo

Guardia costiera, verifiche per il dragaggio nel porto

L' intervento sulla scorta di una segnalazione arrivata anche in Comune Dubbio sull' area utilizzata per lo stoccaggio dei materiali di escavo

Manolo Morandini / S. VINCENZO Niente di anomalo. Dall' ufficio circondariale marittimo di Piombino della Capitaneria di **porto** confermano di aver ricevuto una segnalazione. Dalle verifiche sul campo del personale della delegazione di San Vincenzo però non sono risultate irregolarità. Qui **porto** turistico di San Vincenzo. Si sono conclusi il 18 maggio i lavori di dragaggio della darsena sud: mille metri cubi di sedimenti marini tolti per riportare il fondale a quota -3,50 metri e garantire la funzionalità degli accosti. Si tratta dello specchio riservato ai grandi scafi. L' invito a controllare è arrivato anche al Comune di San Vincenzo e dagli uffici ci si è affidati alla Guardia costiera. L' intervento, richiesto dalla Marina di San Vincenzo Spa, sulla base del progetto autorizzato dalla direzione Difesa del suolo della Regione Toscana, con il decreto 4263 del 24 marzo, ha previsto lo spostamento dei sedimenti nell' avamposto, nello specchio d' acqua antistante la banchina di buncheraggio e rifornimento. Insomma, un' area ricompresa all' interno dell' ambito portuale con profondità ritenute adeguate a ospitare i sedimenti della zona di escavo. Nel decreto regionale si prende atto tra l' altro che per il contenimento dell' eventuale fenomeno di diffusione della torbidità nelle aree esterne al **porto** nel cantiere sono disponibili delle panne. E a questo proposito si sottolinea che le "attività dovranno essere eseguite nel massimo rispetto dell' ecosistema marino, adottando ogni accorgimento idoneo per evitare condizioni di dispersione e torbidità persistenti e diffuse delle acque marine al di fuori dell' ambito portuale d' intervento". E ancora che "non è consentita la movimentazione dei sedimenti al di fuori dell' ambito portuale". A non convincere chi ha segnalato gli effetti dell' intervento in corso d' opera sono alcune immagini. Gli scatti sono riferiti al 7 maggio, in piena attività di escavo del fondale della darsena. All' imboccatura del **porto**, a distanza di metri dall' area individuata per il deposito dei sedimenti l' acqua si fa scura in superficie. Non è così, nell' immagine ripresa dall' alto, nella zona destinata al deposito del materiale escavato. E soprattutto a destare perplessità è che quell' acqua scura contrasta in una giornata in cui il mare appare cristallino. Ma c' è dell' altro. L' acqua scura è giusto oltre la scogliera dell' avamposto. Quanto basta per finire nello specchio di mare chiuso tra la diga del **porto** e il pennello a sud. Un tratto di mare chiuso, dove le correnti e l' azione dei venti è mitigata. Il risultato sarebbe visibile a distanza di giorni sulla riva della spiaggia, che appare invasa dalle alghe. --



Il Tirreno (ed. Piombino-Elba)

Piombino, Isola d' Elba

i collegamenti marittimi nell' anno del coronavirus

Traghetti, assegnati gli accosti per l' estate

Confermata lo schema del 2019, ma le compagnie presenteranno ogni 15 giorni all' Authority un prospetto delle corse

Luca Centini / PORTOFERRAIO Per gli slot aggiuntivi e, quindi, per la seconda nave di Blu Navy se ne riparlerà il prossimo anno. La programmazione dei servizi di linea tra Piombino e l' isola d' Elba resta la stessa. Almeno sulla carta. Sì, perché nella stagione resa incerta dalla mazzata del coronavirus, si andrà avanti a piccoli passi: le compagnie di navigazione, infatti, presenteranno un prospetto ogni quindici giorni nel quale chiariranno all' **Autorità** di **sistema portuale** il programma di corse che intendono mettere in campo per il mese di riferimento. È quanto ha stabilito l' **Autorità portuale** di **sistema** con l' ordinanza firmata dal presidente Stefano Corsini il 25 maggio scorso, con la quale si definisce la programmazione dei servizi di linea delle quattro compagnie di navigazione Toremar, Moby, Blu Navy e Corsica Ferries. L' **Authority**, di fatto, sancisce la conferma «alle compagnie di navigazione - si legge nell' ordinanza - degli slot storicamente assegnati alle medesime come da richieste avanzate rispettivamente da Bn di Navigazione S.p.a. il 17 ottobre 2019, da Moby S. il data 18 ottobre 2019, da Toremar l' 8 ottobre 2019 e da Forship S.p.A. il 29 ottobre 2019». L' ente, vista la situazione venutasi a creare con la pandemia e le numerose riduzioni delle partenze da marzo ad oggi, ha deciso tuttavia di non procedere all' assegnazione degli slot aggiuntivi, il cui bando era stato pubblicato all' inizio del mese di marzo. In questo caso, dunque, resta congelata la richiesta avanzata da Bn di Navigazione che, come avviene ormai da anni, aveva fatto domanda per ottenere degli slot aggiuntivi, in modo da portare in linea in alta stagione un secondo traghetto sulla Piombino - Portoferraio. La rivoluzione, purtroppo in negativo in termini di traffico **portuale**, innescata dal coronavirus ha convinto l' **Autorità** di **sistema** a spostare il ragionamento al prossimo anno. Nel frattempo l' impostazione degli accosti resterà la stessa a quella del 2019, con un centinaio di coppie di corse tra Piombino e Portoferraio. Almeno in teoria. È probabile che eventuali riduzioni di traffico possano comportare delle riduzioni delle partenze (una ogni mezz' ora circa secondo la programmazione del 2019). «Le compagnie di navigazione Bn di Navigazione, Forship, Moby. e Toremar - si legge nell' ordinanza dell' **Autorità** di **sistema portuale** - presenteranno agli uffici di questa **Autorità**, a partire dal 1° giugno e con cadenza quindicinale, un prospetto recante le rispettive programmazioni orarie che intendono operare nel mese di riferimento: ciò nei limiti degli slot rispettivamente assegnati». A tale proposito, vista l' eccezionalità dell' anno in corso, condizionato dal blocco per il coronavirus, ai fini dell' assegnazione degli slot per l' anno 2021, non si terrà conto dell' utilizzo, da parte dei vettori operanti, di almeno l' 80% degli slot assegnati per il periodo compreso tra il 16 settembre 2019 ed il 15 settembre 2020. Condizione che fino allo scorso anno era vincolante rispetto alla conferma degli accosti ottenuti per l' anno precedente. --



Strumenti in avaria e mappe scadute scatta il fermo di una nave in porto

Blitz della Capitaneria sul Titan ormeggiato alla banchina 23, a bordo otto membri di equipaggio

I CONTROLLI **ANCONA** Il battello di salvataggio non poteva essere calato in mare per un' avaria del sistema di ammaino. Anche il verricello di poppa inutilizzabile a causa di un malfunzionamento. Se non una carretta del mare, una nave assolutamente priva di caratteristiche di sicurezza. Infine carte nautiche non aggiornate. Ce n' era a sufficienza per far scattare il sequestro e il blocco almeno fino a quando non sarà in grado di riprendere il mare in condizioni di sicurezza. Il blocco è scattato ieri mattina sulla banchina 23 dove la nave aveva ormeggiato. Si tratta della Titan battente bandiera della repubblica di Moldavia, con a bordo 8 membri dell' equipaggio, che trasporta blocchi di alluminio che dovevano essere scaricati al **porto**. A bordo sono saliti gli Ispettori della Capitaneria di **porto** per i consueti controlli che hanno evidenziato numerose irregolarità al punto da portarne al blocco perché non è in grado di garantire la sicurezza della navigazione. L' unità è stata sottoposta ad approfondita ispezione (Expanded Inspection) al termine della quale sono state riscontrate alcune deficienze che ne inficiano la sicurezza. Le più gravi riguardano l' avaria al sistema di ammaino del battello di emergenza, il mancato aggiornamento delle carte nautiche necessarie per la navigazione, la revisione periodica degli estintori portatili, il malfunzionamento del verricello di poppa necessario per le operazioni di ormeggio, non riparabile nell' immediato. L' unità rimarrà detenuta nel **porto** di **Ancona** fino al ripristino delle condizioni di sicurezza, solo allora potrà riprendere il mare rispettando gli standard internazionali richiesti a garanzia dei lavoratori marittimi, della tutela dell' ambiente marino e più in generale della sicurezza della navigazione. I controlli della Capitaneria di **porto** hanno consentito di fermare una nave senza gli strumenti adeguati per garantire sicurezza sia al proprio equipaggio sia anche a tutti gli altri utenti del mare. Si tratta di verifiche che vengono eseguite ogni giorno nel **porto** di **Ancona** al fine di evitare che possano ripetersi tragedie in mare. Edoardo Danieli © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Problemi di sicurezza a bordo, fermata al porto la nave da carico "Titan"

L'unità, ormeggiata alla banchina 23, è stata sottoposta ad approfondita ispezione (Expanded Inspection) al termine della quale sono state riscontrati alcuni problemi di sicurezza

ANCONA - La motonave "TITAN", di bandiera Repubblica di Moldavia, con a bordo 8 membri d'equipaggio, è stata "detenuta" dagli Ispettori della Capitaneria di **porto** per gravi carenze in materia di sicurezza della navigazione. L'unità, ormeggiata alla banchina 23, è stata sottoposta ad approfondita ispezione (Expanded Inspection) al termine della quale sono state riscontrati alcuni problemi di sicurezza. Le più gravi riguardano l'avaria al sistema di ammaino del battello di emergenza, il mancato aggiornamento delle carte nautiche necessarie per la navigazione, la revisione periodica degli estintori portatili, il malfunzionamento del verricello di poppa necessario per le operazioni di ormeggio, non riparabile nell'immediato. L'unità rimarrà "detenuta" nel **porto** di **Ancona** fino al ripristino delle condizioni di sicurezza, solo allora potrà riprendere il mare rispettando gli standard internazionali richiesti a garanzia dei lavoratori marittimi, della tutela dell'ambiente marino e più in generale della sicurezza della navigazione.

The screenshot shows the article on the Ancona Today website. The main headline is "Problemi di sicurezza a bordo, fermata al porto la nave da carico 'Titan'". Below the headline, there is a sub-headline: "L'unità, ormeggiata alla banchina 23, è stata sottoposta ad approfondita ispezione (Expanded Inspection) al termine della quale sono state riscontrati alcuni problemi di sicurezza". The article text is partially visible, starting with "ANCONA - La motonave 'TITAN', di bandiera Repubblica di Moldavia, con a bordo 8 membri d'equipaggio, è stata 'detenuta' dagli Ispettori della Capitaneria di porto per gravi carenze in materia di sicurezza della navigazione." To the right of the article, there is a sidebar with "I più letti di oggi" and "I più letti della settimana".

FVG: Pizzimenti, progetto Mimosa per collegare via mare Lignano-Grado/Marano

(FERPRESS) - Trieste, 19 MAG - Promuovere l' uso della mobilità sostenibile, migliorando le connessioni multimodali attraverso l' utilizzo di mezzi di trasporto eco-friendly e stimolando il cambiamento nei comportamenti dei viaggiatori. Ciò si concretizzerà, a partire dall' estate 2021, anche con un nuovo collegamento via **mare** tra le località di Lignano e Grado/Marano, a favore di turisti e cicloturisti. Sono questi alcuni degli obiettivi del progetto strategico Mimosa, ideato dalla Regione Friuli Venezia Giulia insieme al capofila Segretariato esecutivo dell' Iniziativa Centro Europea (Ince-Cei) e approvato nei giorni scorsi nell' ambito del programma di Cooperazione territoriale transfrontaliera Interreg Italia-Croazia. L' iniziativa avrà una durata di 34 mesi e potrà contare su un budget complessivo di circa 7 milioni di euro, di cui 738 mila euro a favore della Direzione **centrale** infrastrutture e territorio. Il progetto, che coinvolge un' ampia partnership istituzionale che vede protagonisti tra l' altro l' **Autorità** di **Sistema portuale del mare Adriatico centrale**, l' Università Ca' Foscari di Venezia e numerose altre rappresentanze croate, intende affrontare la sfida per aumentare la multimodalità. L' intento è quello di rendere più accessibile e sostenibile lo spostamento dei passeggeri nell' intera area, riducendo l' impatto del trasporto sull' ambiente, avviando un cambiamento che coinvolga l' intero territorio transfrontaliero e i collegamenti regionali. Il programma inizialmente ideato, è stato ritardato dal partner capofila congiuntamente alla Regione a seguito dell' emergenza sanitaria Covid-19, affinché le azioni programmate tengano conto del cambiamento che sta attraversando il settore dei trasporti e della mobilità. Perciò si è deciso di approfondire la conoscenza del trasporto e del comportamento dei passeggeri, analizzando la domanda e le abitudini dei viaggiatori, sicuramente in fase di mutazione in questo primo semestre e che probabilmente condizioneranno i trasporti nei mesi futuri, con un grosso impatto sui flussi turistici e sui collegamenti transfrontalieri. "Con Mimosa - spiega l' assessore regionale alle Infrastrutture Graziano Pizzimenti - la Regione Friuli Venezia Giulia prevede di attivare, a partire dall' estate 2021, un nuovo servizio di connessione via **mare** tra Lignano e Grado/Marano, a favore di turisti e cicloturisti ma anche a sostegno del territorio. La Regione intende agire affinché sia dato il giusto sostegno ai collegamenti che garantiscono i percorsi cicloturistici multimodali treno/nave/bus per i viaggiatori regionali e transfrontalieri". "Mimosa - chiarisce l' assessore - è un progetto ambizioso con una visione che integra la mission istituzionale dell' Ince, impegnata da tempo nel coordinamento e nell' attuazione di progetti transfrontalieri. Con Mimosa la Direzione **centrale** Infrastrutture e territorio sostiene la mobilità dei cittadini, convinta che il futuro sia all' insegna del trasporto multimodale sostenibile, attraverso un' articolata rete di servizi collegati e flessibili a sostegno di viaggiatori e ambiente".



Ancona: Capitaneria ferma la nave 'Titan'

Redazione

ANCONA Nell'ambito delle attività di controllo a bordo delle navi che approdano nel porto di Ancona, la motonave Titan, battente bandiera della Repubblica di Moldavia, con a bordo otto membri d'equipaggio, è stata detenuta dagli ispettori della locale Capitaneria di porto per gravi carenze in materia di sicurezza della navigazione. L'unità, ormeggiata alla banchina 23, durante lo svolgimento delle operazioni di sbarco di blocchi di alluminio, è stata sottoposta ad approfondita ispezione (Expanded Inspection) al termine della quale sono state riscontrate alcune deficienze che ne inficiano la sicurezza. Le più gravi, riscontrate dagli uomini della Guardia Costiera, riguardano l'avaria al sistema di ammaino del battello di emergenza, il mancato aggiornamento delle carte nautiche necessarie per la navigazione, la revisione periodica degli estintori portatili, il malfunzionamento del verricello di poppa necessario per le operazioni di ormeggio, non riparabile nell'immediato. La Capitaneria di Porto ha quindi disposto che la Titan rimanga detenuta nel porto di Ancona fino al ripristino delle condizioni di sicurezza. Solo allora potrà riprendere il mare rispettando gli standard internazionali richiesti a garanzia dei lavoratori marittimi, della tutela dell'ambiente marino e più in generale della sicurezza della navigazione.

ANCONA: Capitaneria ferma la nave "Titan"

Più al ripristino delle condizioni di sicurezza

19 maggio 2020 11:04

GUARDIA COSTIERA

ANCONA - Nell'ambito delle attività di controllo a bordo delle navi che approdano nel porto di Ancona, la motonave "Titan", battente bandiera della Repubblica di Moldavia, con a bordo otto membri d'equipaggio, è stata "detenuta" dagli ispettori della locale Capitaneria di porto per gravi carenze in materia di sicurezza della navigazione. L'unità, ormeggiata alla banchina 23, durante lo svolgimento delle operazioni di sbarco di blocchi di alluminio, è stata sottoposta ad approfondita ispezione (Expanded Inspection) al termine della quale sono state riscontrate alcune deficienze che ne inficiano la sicurezza. Le più gravi, riscontrate dagli uomini della Guardia Costiera, riguardano l'avaria al sistema di ammaino del battello di emergenza, il mancato aggiornamento delle carte nautiche necessarie per la navigazione, la revisione periodica degli estintori portatili, il malfunzionamento del verricello di poppa necessario per le operazioni di ormeggio, non riparabile nell'immediato. La Capitaneria di Porto ha quindi disposto che la Titan rimanga detenuta nel porto di Ancona fino al ripristino delle condizioni di sicurezza. Solo allora potrà riprendere il mare rispettando gli standard internazionali richiesti a garanzia dei lavoratori marittimi, della tutela dell'ambiente marino e più in generale della sicurezza della navigazione.

ABBONATI O EFFETTUA IL LOGIN

ARGOMENTI CORRELATI: "TITAN" - CAPITANERIA DI PORTO - PORTO DI ANCONA - SICUREZZA DELLA NAVIGAZIONE

Frasca, l' Authority demolirà lo scivolo d' alaggio: diportisti sul piede di guerra

IL CASO Momenti di grande tensione ieri mattina alla Frasca tra un gruppo di diportisti e il personale dell' **Autorità portuale** andato per delimitare l' area dello scivolo per le imbarcazioni e interdirla al transito. A provocare le ire dell' associazione che da decine di anni raggruppa i piccoli diportisti che tengono i propri natanti alla Frasca, l' ordinanza emessa dal presidente dell' Adsp Francesco Maria di Majo per vietare l' accesso e l' uso dello scalo di alaggio che dovrà essere oggetto di demolizione. Scalo di alaggio e varo - si legge nell' ordinanza 14 con strutture in cemento e in pessimo stato di conservazione, per il quale non risulta rilasciato da parte dell' Adsp, alcun titolo autorizzativo. La nota di Molo Vespucci, concertata con la Soprintendenza, fa seguito a un precedente intervento messo in atto circa 8 mesi fa dalla Capitaneria di porto, quando nell' ambito di un' operazione di bonifica della Frasca, dopo che il sito era stato dichiarato Monumento naturale, vennero tolti tra gli altri alcuni rudimentali ormeggi. Per l' **Authority**, che comunque avrebbe atteso mesi per recepire alcune prescrizioni della Soprintendenza, si tratta dunque di uno scivolo abusivo per la messa in acqua delle imbarcazioni. Da qui la decisione, alla luce dell' importante riconoscimento attribuito alla Frasca, di procedere con la demolizione. Decisione che però non è affatto piaciuta ai diportisti che frequentano l' area da generazioni e che sono andati sul posto a contestare gli operai dell' **Autorità portuale** e di Port Mobility che stavano recintando il piccolo molo con dei new jersey. Sul posto anche Polizia e Guardia costiera e alcuni rappresentanti del movimento Onda Popolare guidati dal consigliere comunale Patrizio Scilipoti e dal presidente della Compagnia **portuale** Enrico Luciani. «Premesso che tutti vogliamo stare dalla parte della legalità ha detto Scilipoti quello che vorremo sapere è se tutta la costa laziale sia a norma. Altrimenti non si spiega questo accanimento sulla rampetta della Frasca. Oggi (ieri, ndc), l' associazione è andata in Adsp a protocollare la richiesta di autorizzazione per lo scivolo. Ultimo e non meno importante è l' aspetto della sicurezza: avere un scalo di alaggio nella zona della Frasca può essere un vantaggio per i soccorsi in mare in questa zona del litorale». Intanto, sempre restando alla Frasca, ieri sull' episodio dell' anomala moria di pesci della scorsa settimana sono intervenuti il sindaco Ernesto Tedesco e l' assessore all' Ambiente Manuel Magliani che hanno inviato una lettera a Regione, Asl Rm4, Capitaneria, Città Metropolitana e Arpa Lazio chiedendo una relazione dettagliata sull' accaduto. Nella missiva si fa riferimento al fatto che il fenomeno «si è già presentato negli anni scorsi in quel tratto di mare e desta parecchia apprensione nella popolazione». Da qui la richiesta «di un riscontro diretto in ordine alle verifiche che saranno poste in essere per individuare le cause del fenomeno e poter relazionale ai cittadini». Sindaco e Assessore hanno manifestato anche la volontà di partecipare alle attività di verifica e studio del fenomeno con il coinvolgimento del dipartimento di Biologia Marina dell' Università la Tuscia. Cristina Gazzellini © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Fiumicino, pacchi alimentari donati alla chiesa dai portuali

LA SOLIDARIETÀ Gesto di solidarietà degli operatori portuali di Fiumicino che, in sintonia con la Capitaneria di **Porto**, hanno messo a disposizione della parrocchia circa 10 quintali di generi alimentari. I beni di prima necessità sono stati consegnati personalmente dal comandante della Capitaneria, Antonio D'Amore, al parroco della chiesa Stella Maris, Bernard Attendido, che ora predisporrà i prodotti all'interno di pacchi da destinare alle famiglie disagiate, in difficoltà per l'epidemia. Protagonisti della gara di solidarietà, che ha portato all'acquisto di pane, pasta, olio, zucchero, latte e scatolame, le società dei piloti, degli ormeggiatori, dei subacquei, dei rimorchiatori e dell'antiquamento del **porto**. «Uno slancio di generosità quello degli operatori portuali la cui disponibilità ha consentito di acquistare beni di prima necessità - dice il sensibile comandante D'Amore, coadiuvato nella consegna dal Tenente di Vascello, Luigi Scuncio -. In collaborazione con la parrocchia Stella Maris verranno distribuiti alle famiglie che ne hanno bisogno. L'iniziativa conferma la sensibilità di un settore produttivo di Fiumicino, molto attento ai bisogni della comunità». Parole di apprezzamento sono state espresse anche dal parroco della Stella Maris, considerata la patrona per la gente di mare, Bernard Attendido, che ora consegnerà i generi alimentari a una cinquantina di nuclei che frequentano o sono vicini alla parrocchia. Dopo quello alla Casa della partecipazione a Maccarese, l'amministrazione comunale di Fiumicino ha aperto un secondo centro di distribuzione di beni di prima necessità nel piazzale Molinari. Il nuovo centro verrà gestito dall'associazione Misericordia con il personale del Comune costiero. Gli oltre 30 volontari della Misericordia, guidati dalla presidente Elisabetta Cortani, hanno lavorato per allestire il centro alimentare e confezionare i circa 100 pacchi giornalieri da destinare alle famiglie indigenti a Fiumicino, Isola Sacra, Parco Leonardo, Le Vignole, Pleiadi e Focene. «In questo centro cambiano le modalità di consegna delle forniture, visto che è ubicato in una posizione felice della città - spiega il sindaco Esterino Montino -. Le famiglie interessate, che hanno già fatto il colloquio preliminare con le assistenti sociali, vengono invitate a recarsi presso la struttura in base a un preciso appuntamento in modo da evitare affollamenti e inutili attese. Per chi invece avesse difficoltà a spostarsi e non può provvedere autonomamente viene data la possibilità di chiedere la consegna a domicilio. Da qualche giorno è iniziata anche la distribuzione delle card del valore di 50 euro ciascuna. Inoltre, alle card si aggiungono particolari forniture alimentari ai quei nuclei con figli sotto i 12 anni o con persone che presentano particolari intolleranze». Il primo cittadino ha poi ringraziato la Croce Rossa, la Caritas e la Protezione Civile.

Umberto Serenelli © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Avvisatore Marittimo

Napoli

Napoli, riapre Sant'Erasmo

In accordo alle più recenti disposizioni sulla viabilità e i controlli, l'orario di apertura del varco portuale è esteso fino alle 20, incluso il terminal Conateco. Giamberini (Confetra): "Alcuni lavori mai partiti. Attendiamo ricadute reali"

Napoli. Riapre definitivamente il varco Sant'Erasmo del porto di Napoli. Dopo i lavori di riqualificazione che hanno interessato soprattutto il lato urbano, è stata ripristinata una relativa normalità del traffico dei mezzi pesanti in entrata e uscita, con benefici sull'operatività del terminal container Conateco. Adattandosi, infatti, all'apertura del varco orientale, il terminal ha accolto la richiesta di Fai- Confrasperto di prolungare l'orario di apertura fino alle 20, a partire dal 18 maggio. Si riorganizza, di conseguenza, la filiera dei controlli merce (Guardia di Finanza, Polizia di Frontiera, Dogane, etc.), attorno a una viabilità estesa e normalizzata nel porto capoluogo gestito dall'Autorità di sistema portuale del Tirreno centrale, guidata da Pietro Spirito. I lavori per Sant'Erasmo hanno riguardato il rifacimento delle fondamenta e del manto stradale, con l'installazione di nuova segnaletica. Per quest'estate dovrebbero partire lavori simili per collegare porto e Darsena di Levante. Restano però ancora irrisolti i nodi interni alla viabilità portuale. «Gli interventi di riqualificazione interna del porto, che avrebbero dovuto apportare concreti benefici alla circolazione degli automezzi, annoso ed irrisolto problema del nostro scalo, non sono mai stati realizzati, malgrado oltre un anno e mezzo fa un tavolo tecnico promosso da noi e nominato ad hoc dal presidente Spirito avesse individuato con consenso unanime delle soluzioni di rapida realizzazione», commenta Ermanno Giamberini, presidente Accsea-Confetra Campania. «Con non poche difficoltà - continua Giamberini -, Attilio Musella, segretario regionale di Trasportounito e rappresentante Confetra in quel contesto, ha portato avanti un faticoso processo di mediazione». Sia come trasportatori che come utenza che rappresenta, Giamberini conclude segue in ultima pagina



Avvisatore Marittimo

Napoli

Riapre Sant'Erasmo

dicendo di attendere «le ricadute reali e concrete prima di ritenere risolto, seppur temporaneamente, il problema». Al fine di favorire il decongestionamento della circolazione dei mezzi pesanti, in via sia sperimentale che temporanea, precisa la Guardia di Finanza, viene assicurata l'apertura del varco Sant'Erasmo dalle ore 8 alle 20, con le seguenti modalità: h8-16: trailers/contentitori vuoti; h16-20: contentitori pieni.

PAG. 14 BOLLICINO AVVISATORE MARITTIMO N. 41 - 20-5-2020

DALLA PRIMA PAGINA

Riapre Sant'Erasmo
Alle partenze regolamentari di containeristi dal porto di Napoli, la Guardia di Finanza (Gdf) ha deciso di attendere le ricadute reali e concrete prima di ritenere risolto, seppur temporaneamente, il problema. Al fine di favorire il decongestionamento della circolazione dei mezzi pesanti, in via sia sperimentale che temporanea, viene assicurata l'apertura del varco Sant'Erasmo dalle ore 8 alle 20, con le seguenti modalità: h8-16: trailers/contentitori vuoti; h16-20: contentitori pieni.

Die Jolly a Ravenna
La compagnia gestisce con regolarità un servizio di trasporto containeristico, che include anche il servizio di trasporto per il porto di Ravenna. Il servizio è gestito dalla compagnia Die Jolly, che opera con una flotta di containeristi di linea e di charter. La compagnia è specializzata nel trasporto di container per conto terzi e ha una lunga esperienza nel settore.

Sicilia riparte
Le partenze regolamentari di containeristi dal porto di Napoli, la Guardia di Finanza (Gdf) ha deciso di attendere le ricadute reali e concrete prima di ritenere risolto, seppur temporaneamente, il problema. Al fine di favorire il decongestionamento della circolazione dei mezzi pesanti, in via sia sperimentale che temporanea, viene assicurata l'apertura del varco Sant'Erasmo dalle ore 8 alle 20, con le seguenti modalità: h8-16: trailers/contentitori vuoti; h16-20: contentitori pieni.

Produzione Finanziaria
La produzione finanziaria è un settore che si occupa di gestire i flussi di denaro e di fornire servizi finanziari ai clienti. La produzione finanziaria è un settore che si occupa di gestire i flussi di denaro e di fornire servizi finanziari ai clienti.

Avvisatore Marittimo
L'Avvisatore Marittimo è un servizio che fornisce informazioni e servizi ai navigatori. L'Avvisatore Marittimo è un servizio che fornisce informazioni e servizi ai navigatori.

GRIMALDI GROUP
Short Sea Services

La Dorsale Adriatica
La Dorsale Tirrenica

Risparmio fino al 50% rispetto ai costi del trasporto stradale.

www.grimaldi.com +39 081 462 777 • cargo@grimaldi.com • http://cargo.grimaldi.com



Informazioni Marittime

Napoli

Porto di Napoli, gli operatori: "Traffico container separato è un problema"

Nonostante l'apertura del secondo varco a Levante, la viabilità dei mezzi pesanti resta in affanno. La Guardia di Finanza fa fatica a seguire un flusso indiscriminato di traffico, da qui la separazione tra pieni e vuoti

PAOLO BOSSO

«Abbiamo avviato una sperimentazione che era il massimo che si poteva raggiungere come punto di equilibrio tra tutte le parti. Valuteremo poi nelle prossime settimane come si svilupperanno le condizioni operative». Con questa precisazione, il presidente dell'Autorità di sistema portuale del Tirreno centrale, Pietro Spirito, commenta la lettera con cui oggi la Fai-Confrtrasporto chiede all'authority il ritorno a una relativa normalità della circolazione interna al porto di Napoli, senza alternare container pieni e vuoti ma creando un unico flusso. «Il nostro Porto non può permettersi congestioni di traffico, né operatori pubblici che lavorano "part time", soprattutto in questo periodo in cui è necessario investire il proprio impegno per garantire il rilancio del sistema paese», scrive **Ciro Russo**, segretario della Fai. La separazione dei flussi è una decisione pratica: gli operatori riferiscono che è la Guardia di Finanza ad andare in difficoltà nel momento in cui deve controllare un unico traffico indiscriminato, per via della mancanza di personale sufficiente. Da lunedì al porto capoluogo della Campania è operativo un secondo varco, quello di Sant' Erasmo, dopo una chiusura durata più di un anno per via dei lavori comunali esterni e di quelli portuali interni. «Due varchi sono il minimo per operare», spiega Russo, «anche l'orario continuato è imprescindibile. Il problema è che i flussi ora sono separati, metà giornata i container pieni, metà giornata i vuoti. Così siamo punto e a capo, lavoriamo a mezzo servizio perché è come avere un solo varco aperto a fasi alterne». L'altro varco, infatti, quello del Bausan, è aperto alla circolazione generale. Autostrade del mare, mezzi di servizio, veicoli autorizzati, quindi in teoria ce ne vorrebbe un terzo, così da affiancare al Sant' Erasmo un altro gate per i mezzi pesanti. Ma qui si cozza con i limiti strutturali del porto, non facilmente risolvibili. Un flusso unico, senza separazione tra pieni e vuoti, è «assolutamente condivisibile» anche per **Ermanno Giamberini**, presidente Accsea/Confetra Campania. «L'attuale dispositivo - continua - limita molto l'operatività e gli effetti di un'iniziativa sicuramente positiva. D'altronde anche il presidente Spirito n'è consapevole ma non può fare molto. Il tema allora diventa di carattere più generale: può la carenza di personale condizionare in maniera tanto negativa le operazioni del cluster? In questi anni, confrontandomi con i colleghi delle associazioni degli altri porti, mi sono reso conto che in altri posti c'è una maggiore capacità di interpretare l'istituzione come "al servizio del cittadino", all'interno della cornice dei doveri. Io credo che questa sia una battaglia da portare avanti al fianco delle stesse istituzioni coinvolte se l'obiettivo è la semplificazione e la modernizzazione dei processi». In conclusione, Russo osserva che «c'è grande disponibilità a risolvere le istanze, da parte di tutte le autorità, il problema è che non si riesce, poi, ad attuare misure efficaci fino alla fine».



Informazioni Marittime

Napoli

Emergenza lavoro portuale: sindacati chiedono incontro a Spirito

Filt-Cgil, Fit-Cisl e Uiltrasporto proclamano lo stato di agitazione "per la gravissima condizione in cui versano i lavoratori della Culp"

Un confronto con l' Autorità di sistema portuale del Mar Tirreno Centrale per dare attuazione immediata alle misure di sostegno al reddito previste dalle norme. Lo chiedono Filt-Cgil, Fit-Cisl e Uiltrasporto che si considerano "in stato di agitazione" e sottolineano per l' ennesima volta la gravissima condizione in cui versano i lavoratori della Culp (Compagnia Unica Lavoratori Portuali) di **Napoli**, imputabile, scrivono in una nota, "esclusivamente alle ripetute omissioni dei vertici dell' AdSP che hanno di fatto abdicato al proprio ruolo di governance previsto dalla Legge 84/94". Una forte crisi "Si tratta - dicono le organizzazioni sindacali - di una situazione di forte crisi per i lavoratori dell' art. 17 degli scali dell' AdSP del Tirreno Centrale, al pari della crisi economica del 2009; crisi destinata ad aggravarsi ancor più nella stagione estiva, quando la sospensione a tempo indeterminato delle attività croceristiche determinerà una più evidente contrazione del lavoro portuale. Le difficoltà in cui versa il lavoro temporaneo sono state a suo tempo considerate dal legislatore nell' adozione del correttivo porti che, con l' art. 15 bis, ha introdotto misure di sostegno lasciate alla discrezionalità dei vertici delle Authority portuali e rimaste del tutto inattuato nei porti di **Napoli** e Salerno". Le misure negate "Negli ultimi tre anni, infatti, l' Autorità del Tirreno Centrale ha ostinatamente negato l' attivazione di quelle misure con un accanimento verso il soggetto unico di lavoro temporaneo che sembra motivato, in aperto contrasto con lo spirito della L. 84/94, da un pregiudizio di ideologica ostilità verso quello che viene erroneamente considerato 'arcaico monopolio", anziché governare il processo di regolazione del mercato del lavoro portuale. Un accanimento che non si rinviene invece verso gli operatori, che ritengono il rispetto delle norme e delle relazioni sindacali un orpello da evitare". La centralità del lavoro temporaneo "Eppure - aggiungono Filt-Cgil, Fit-Cisl e Uiltrasporto - la centralità del lavoro temporaneo ex art. 17, chiamato a garantire un servizio di interesse generale, è apparsa con maggior chiarezza durante le fasi più acute dell' emergenza sanitaria da diffusione COVID-19, quando i lavoratori dell' art. 17 degli scali di **Napoli** e Salerno hanno garantito la continuità delle operazioni portuali. Le frequenti e dannose interpretazioni fornite e adottate dall' AdSP stanno mettendo in grave difficoltà i lavoratori delle imprese ex 17 del sistema portuale, esportando un' immagine dell' Autorità del Mar Tirreno Centrale e dei suoi dipendenti lontana dalla reale potenzialità e capacità". Riduzione turni di lavoro "L' emergenza COVID-19 non ha fatto altro che amplificare una situazione già compromessa, con un' ulteriore drastica riduzione dei turni di lavoro conseguente all' azzeramento di interi settori di traffico in cui vi era maggiore impiego di lavoro temporaneo. Per tali motivi, il governo sta predisponendo una norma che conferma la centralità del ruolo del lavoro temporaneo nei porti e assegna una copertura finanziaria immediata a atto a garantire ai lavoratori e alle loro famiglie un reddito onorevole. La discrezionalità delle AdSP in questo caso - spiegano i sindacati - riguarda le forme per la corresponsione del contributo, non l' iniziativa dello stesso, scelta questa compiuta a monte dal legislatore che, al fine di garantire effettività a tali misure, ha stanziato un fondo complessivo di 6 milioni di euro per finanziare il riconoscimento dei benefici previsti da parte delle Autorità di sistema portuale qualora prive di risorse proprie". Ritirare il bando "Chiudendo di fatto la vertenza aperta dalle scriventi organizzazioni sindacali, allorché hanno chiesto il ritiro del bando per il rinnovo della concessione ex art. 17 nel **Porto** di



Napoli, giudicando inattuale rispetto alle condizioni anche determinate dall' emergenza Covid-19, il Legislatore ha previsto una proroga di due anni per le autorizzazioni in



Informazioni Marittime

Napoli

corso al fine di salvaguardare la continuità delle operazioni portuali presso gli scali del sistema portuale italiano. In questo scenario, il ruolo dell' ente portuale è apparso inefficace e addirittura ostile: ancora oggi, non si intravedono iniziative amministrative in misura direttamente proporzionale alla norma di legge in fase di pubblicazione sulla Gazzetta. Questa posizione dell' ente, se confermata, la riterremo irrazionale ed irresponsabile". Un incontro necessario "Ci si augura - scrivono i sindacati - che la drammatica situazione sin qui descritta induca finalmente l' Authority campana a riconsiderare la propria disponibilità al confronto con i sindacati, sin qui irresponsabilmente negato, a fronte di numerose richieste di convocazione, allineandosi alle azioni di maggior responsabilità che si registrano da parte della maggioranza delle italiane. Per tutto quanto sin ad ora denunciato e considerato, evidenziando che in assenza di iniziative dell' AdSP, ai lavoratori dell' art. 17 dell' Autorità del Tirreno Centrale non potranno essere corrisposte le prossime retribuzioni, siamo a richiedere un incontro ad horas volto a dare attuazione immediata alle misure di sostegno al reddito previste dalle norme. Tanto al fine di salvaguardare i posti di lavoro, messi a seriamente a rischio, e la continuità delle operazioni portuali presso gli scali dell' Autorità di Sistema portuale del Tirreno Centrale. A sostegno di tale richiesta - concludono le organizzazioni sindacali - si proclama fin d' ora lo stato di agitazione dei lavoratori ex art. In assenza di convocazione, perdurando la colpevole inerzia dell' ente, si procederà ad attivare più pregnanti forme di mobilitazione nel rispetto delle norme che regolamentano il diritto di sciopero". La replica di Spirito Riferendosi allo studio del governo per risanare i bilanci delle compagnie portuali (sostanzialmente), Pietro Spirito risponde ai sindacati: "La norma non è stata ancora pubblicata in Gazzetta Ufficiale, deve essere convertita dal Parlamento. Lamentarsi che vi sia stata data esecuzione di una cosa che ancora non c' è rende le cose ancora più complicate".

Spirito va allo scontro con i portuali: "DL Rilancio non è attuabile fino a conversione in legge"

Redazione

Spirito va allo scontro con i portuali: DL Rilancio non è attuabile fino a conversione in legge 19 Maggio 2020 - Redazione Napoli La norma non è stata ancora pubblicata in Gazzetta Ufficiale, deve essere convertita dal Parlamento. Lamentarsi che vi sia stata data esecuzione di una cosa che ancora non c'è rende le cose ancora più complicate. E' la replica di Pietro Spirito, presidente dell'Autorità di Sistema Portuale di Napoli e Salerno , allo stato di mobilitazione proclamato dalla Compagnia portuale che rivendica, come riportato oggi da ShipMag, la norma introdotta dal Governo nel DL Rilancio, in cui viene confermato il ruolo centrale del lavoro temporaneo nei porti, assegnata una copertura finanziaria immediata per i lavoratori e prorogata di due anni l'autorizzazione in corso per salvaguardare le operazioni in banchina. Per tutti questi motivi, la Compagnia portuale ha chiesto all'AdSP di intervenire e farlo subito. A maggior ragione, dopo che il legislatore, a suo tempo, con l'adozione del correttivo porti, art. 15 bis, aveva già introdotto 'misure di sostegno lasciate alla discrezionalità dei vertici delle AdSP e rimaste del tutto inattuato nei porti di Napoli e Salerno'. E ancora: 'Negli ultimi tre anni, l'AdSP del MTC ha ostinatamente negato l'attivazione di quelle misure con un accanimento verso il soggetto unico di lavoro temporaneo, in aperto contrasto con lo spirito della L. 84/94'.



Spirito va allo scontro con i portuali: "DL Rilancio non è attuabile fino a conversione in legge"
19 MAGGIO 2020 - Redazione



Napoli - "La norma non è stata ancora pubblicata in Gazzetta Ufficiale, deve essere convertita dal Parlamento. Lamentarsi che vi sia stata data esecuzione di una cosa che ancora non c'è rende le cose ancora più complicate". E' la replica di Pietro Spirito, presidente dell'Autorità di Sistema Portuale di Napoli e Salerno, allo stato di mobilitazione proclamato dalla Compagnia portuale che rivendica, come riportato oggi da ShipMag, la norma introdotta dal Governo nel DL Rilancio, in cui viene confermato il ruolo centrale del lavoro temporaneo nei porti, assegnata una copertura finanziaria immediata per i lavoratori e prorogata di due anni l'autorizzazione in corso per salvaguardare le operazioni in banchina. Per tutti questi motivi, la Compagnia portuale ha chiesto all'AdSP di intervenire e farlo subito. A maggior ragione, dopo che il legislatore, a suo tempo, con l'adozione del correttivo porti, art. 15 bis, aveva già introdotto "misure di sostegno lasciate alla discrezionalità dei vertici delle

Iscriviti alla newsletter
Ricevi le migliori notizie sullo shipping due volte a settimana direttamente sulla tua email.

Salerno Container Terminal trimestre in crescita e nuovi investimenti

Il principale scalo del porto campano pronto a partire con una tornata di assunzioni

BIANCA D'ANTONIO SALERNO. L'attività portuale ai tempi del coronavirus a Salerno non si è mai fermata. Lo afferma Agostino Gallozzi presidente dell'omonimo gruppo che a Salerno detiene la maggioranza azionaria e gestisce il Salerno Container Terminal ovvero la quasi totalità del traffico container: «Il nostro gruppo è rimasto pienamente operativo - sottolinea Gallozzi - e nonostante il difficile momento, abbiamo pianificato nuovi investimenti, assunzioni e nuove strategie grazie anche ai dati positivi incassati dalle nostre attività nello scalo salernitano. Il settore dei contenitori ha registrato una crescita rispetto allo scorso anno, con un più 7% nel primo trimestre e un +10% nel solo mese di aprile. L'emergenza ha stimolato produzioni e commercio dei prodotti dell'alimentare e il porto di Salerno si è trovato in una posizione favorevole grazie ad un mix tra la propria tradizionale vocazione alle esportazioni e la sua centralità rispetto al vasto distretto dell'agroalimentare, in larga parte localizzato proprio nella sua provincia. In questi giorni Sct ha messo un ulteriore tassello al piano di investimenti di lungo periodo (oltre 20 milioni sono già stati realizzati in quest'ultimo anno) sottoscrivendo nei giorni scorsi - con la tedesca Liebherr - il contratto per la fornitura di un'ulteriore mega-gru per container. Del valore di circa sei milioni di euro, capace di lavorare navi da 15 mila teu, sarà consegnata nel prossimo mese di settembre. Saliranno così a quattro le nuove maxi-gru Liebherr in esercizio presso il terminal, portando a sette il numero complessivo delle gru disponibili, in linea con le aspettative di traffico legate ai lavori di dragaggio in corso, la cui prima fase - completata nello scorso mese di marzo - ha già portato i fondali a metri 13,5 rispetto ai 15 del progetto. Gli investimenti non si fermano qui: entro l'anno sarà realizzata - interamente a spese di Salerno Container Terminal - una nuova struttura polifunzionale di ispezione frontaliere delle merci, al fine di migliorare i servizi offerti dal porto per le procedure di controllo, sanitarie e doganali, delle importazioni di alimenti, mangimi, prodotti di origine animale e prodotti vegetali. Mentre, insieme ai traffici, cresce anche l'occupazione: in questi giorni la Sct ha assunto un primo gruppo di otto giovani, dando un segnale di fiducia rispetto alla crisi da Covid-19. Insieme a un nuovo sistema in grado di trasferire all'interno della control-room funzioni tradizionalmente espletate sulle aree esterne riducendo, anche ai fini della sicurezza, le persone presenti in banchina, arriva il progetto più ambizioso: «Proprio in periodo di virus - rivela il presidente di Sct - abbiamo posto le basi con il gruppo tedesco Liebherr, per la realizzazione di un terminal contenitori totalmente a emissioni zero, con la completa abolizione di motori a combustione interna e la progettazione di nuove macchine. Sct collaborerà con la propria esperienza al gruppo di lavoro per la produzione di idee e progettualità, così da avviare a Salerno, entro cinque anni, una nuova generazione di terminal portuale, replicabile altrove, con impatto ambientale zero, in una sfida che assume carattere di priorità, non soltanto etica, per l'azienda ed i suoi azionisti. Con queste potenzialità - e tenendo conto della nuova conformazione competitiva dei traffici globali - il gruppo Gallozzi ha pianificato la propria strategia d'impresa su tre fattori chiave: sviluppo della dimensione produttiva e tecnologica, crescita e sicurezza del lavoro, centralità della tutela ambientale».



Brindisi Report

Brindisi

I veleni finiti anche nella rete pluviale, e forse anche nel porto medio

Sabato inquinate poche decine di metri della rete, ma la presenza di molte cisterne vuote lascia spazio a vari timori

MARCELLO ORLANDINI

BRINDISI - Oltre ai metri cubi di reflui tossici scaricati nel terreno attiguo, altrettanti potrebbero essere finiti in mare, e più precisamente nel **porto** medio di **Brindisi** attraverso due affluenti, Fiume Grande e Fiume Piccolo, cui è collegata la fogna pluviale della zona industriale. È questo lo scenario più grave che si sta presentando in queste ore, dopo la scoperta fatta dalla Squadra Mobile nel pomeriggio di sabato 16 maggio nel sito dismesso della Europlastic Sud Srl, quando sulla base di una segnalazione la polizia ha interrotto una operazione di sversamento di sostanze inquinanti in un terreno attiguo alla fabbrica ma anche in alcuni tombini nel piazzale interno, attorno al capannone in stato di abbandono. Nell' immediatezza dei fatti, sul posto erano stati chiamati ad intervenire anche l' Arpa e il Nucleo Nbc del comando provinciale dei Vigili del Fuoco. Ma da stamani anche il Consorzio dell' Area di sviluppo industriale ha svolto una sua ispezione. E sono stati i tecnici dell' Asi ad accertare che i tombini utilizzati per sversare i reflui altro non erano che le griglie di raccolta delle acque piovane, e non quelli della rete che originariamente era collegata all' impianto di trattamento dei rifiuti industriali di Termomeccanica, come ipotizzato in un primo momento. Quindi le sostanze inquinanti, su cui sta svolgendo le indagini di laboratorio Arpa, sono passate nei dossi che poi portano agli sbocchi di Fiume Piccolo e Fiume Grande nel **porto** medio. Sabato però proprio l' interruzione delle operazioni di scarico ha evitato che i reflui finissero in mare. Il personale tecnico dell' Asi ha accertato che le scorie liquide avevano percorso solo poche decine di metri. Quindi basterà bonificare il tratto interessato. I dubbi riguardano ciò che potrebbe essere accaduto in occasioni precedenti. La Squadra mobile ha infatti rinvenuto nel piazzale numerose altre cisterne vuote e altre piene. Contenitori da una tonnellata, apparentemente pieni di oli di lavorazioni meccaniche, secondo una prima, parziale stima. Sicuramente qualcuno pagherà. Una delle tre persone bloccate e denunciate dalla polizia pare fosse incaricata della custodia del sito industriale dismesso, che è di proprietà di una società dell' Italia Centrale. Era l' uomo che stava coordinando la movimentazione delle cisterne da parte di due muletti, quando sul posto sono arrivati gli investigatori. Sull' indagine avviata dalla Procura della Repubblica di **Brindisi** permane uno stretto riserbo, ma è chiaro che si sta ricostruendo il percorso delle cisterne con i reflui, ma anche il ruolo di altre persone, dai conferitori agli intermediari, e quindi la gerarchia delle responsabilità, inclusa quella che potrebbe ricadere in capo alla proprietà del lotto per gli oneri delle bonifiche, oltre che dei responsabili materiali dell' attività di sversamento dei veleni nei terreni e nella rete pluviale.



«Ecco perché dà fastidio l'interesse di Ferretti group»

Anche Giustizia per **Taranto** difende la prospettiva di un insediamento industriale nell' ex Belleli da parte di Ferretti Group per avviare la produzione di barche e yacht. «Le nuove prospettive del **porto** di **Taranto** iniziano evidentemente a creare importanti fastidi. Addirittura è stata proposta in Parlamento una maldestra interrogazione parlamentare da parte dell' onorevole D' Attis di Forza Italia e una richiesta di acquisizione atti da parte degli esponenti di Fratelli D' Italia Galantino e Gemmato. Al coro si è aggiunta poi anche la voce dell' onorevole Lucaselli, sempre di Fratelli d' Italia. All' origine della loro presa di posizione, niente meno che l' italica difesa del **porto** di **Taranto** dagli interessi cinesi! Il pretesto è stato il probabile insediamento, presso l' area dell' ex yard Belleli, del gruppo Ferretti, reo di essere di proprietà cinese, benché con competenze e personale italiano. A questo proposito le considerazioni sono diverse: anzitutto è assai probabile che gli onorevoli in questione non siano a conoscenza che la Ferretti non acquisirà la maggior parte delle aree portuali ma un' area assai inferiore per fare cantieristica nautica e ricerca. La maggior parte delle aree portuali verranno, infatti, concesse alla Yilport (turca) per i traffici logistici. In secondo luogo non abbiamo mai sentito prima, da nessuno dei quattro onorevoli, una parola in favore del nostro **porto** per cercare nuovi investitori non cinesi. Ora però intervengono per scongiurarne la ripartenza, con una motivazione pretestuosa e tipica del modo di fare strumentalizzazione politica spicciola cui ci hanno abituati. Nel caso dei primi tre sorge spontaneo anche un ulteriore dubbio: non è che piuttosto stanno difendendo gli interessi di campanile delle proprie città di origine, Brindisi e Bari? Temendo, più che i cinesi, la rinascita di **Taranto**, affezionati magari all' idea che il nostro territorio debba servire solo alle economie delle altre città pugliesi?». Nel frattempo D' attis corregge leggermente il tiro annunciando di aver «presentato un' interpellanza, sottoscritta dall' intero gruppo parlamentare di Forza Italia, per invitare il governo a far sì che queste iniziative economiche con la Cina si muovano nel quadro di una strategia nazionale concordata e coordinata tra tutte le autorità portuali coinvolte, così da evitare che i singoli enti sottoscrivano accordi con imprese di stati extra Ue, ma anche per conoscere l' orientamento dell' esecutivo circa l' ipotesi di investimenti di società cinesi nei nostri porti». © RIPRODUZIONE RISERVATA.



La Sibari-Roseto Capo Spulico rimette in moto la Calabria

L'on. De Micheli ha annunciato le iniziative del governo Conte Riflettori puntati sul porto di Gioia Tauro e sull'alta velocità

Rocco GentileFrancavilla Il ministro Paola De Micheli posa la prima pietra della nuova Statale 106. «Avremmo voluto essere qui nel mese di marzo ma l'Italia era in ginocchio ed abbiamo deciso di posticipare ad oggi questo incontro per dare la possibilità ai cittadini di poter partecipare a questa giornata storica per la Calabria». Il titolare del Dicastero per le Infrastrutture e trasporti del Governo Conte, che ha aperto, i cantieri del terzo megalotto Sibari-Roseto Capo Spulico, parla da innamorata della nostra regione. «È la terza volta che vengo in Calabria da Ministro e sono stato qui decine di volte da parlamentare. A Corigliano Rossano ho dei parenti che mi hanno riempito di messaggi WhatsApp in questi giorni». Con lei il suo vicario siciliano Giovanni Carlo Cancellieri, i sindaci del comprensorio, il Governatore Jole Santelli, l'assessore regionale Gianluca Gallo, il presidente della Provincia Franco Iacucci, l'Amministratore delegato di Anas Massimo Simonini, il Ceo di Webuild Pietro Salini, il Prefetto Cinzia Guercio. «Saluto il mio amico prefetto Guercio e la presidente Santelli che conosco da 12 anni e con la quale abbiamo sempre combattuto uniti, seppur su fronti politici diversi. **Porto**

a tutti voi il saluto affettuoso del presidente del Consiglio Giuseppe Conte» ha continuato, sottolineando che «bisogna fare le opere, farle bene qualunque siano le regole. Noi non ci fermeremo, e metteremo a disposizione tutte le risorse esistenti senza alibi, senza nasconderci, senza aspettare e perdere un solo attimo. Proteggiamo questa opera - ha affermato la De Micheli - da chi non vuole bene alla Calabria». Poi il ministro ha parlato pure di altre infrastrutture: «Il **porto di Gioia Tauro** è una delle priorità di questo governo. Daremo un'identità agli aeroporti calabresi. Finzieremo il progetto dell'alta velocità da Reggio a Salerno. Ripartirà il treno Sibari-Milano come il Reggio-Torino. Non ci sarà differenza tra chi vive in Calabria o in Emilia Romagna. Io sono per lanciare anche un grande piano di formazione». «Il lavoro prima di tutto per dare un futuro ai giovani». Così Pietro Salini Ad Webuild. La sicurezza al primo posto. «Il nostro è un lavoro duro, 1500 posti di lavoro, significa futuro significa speranza, specie in questo periodo che ha cambiato radicalmente la storia dei cittadini del nostro Paese». «Anas gestisce 30 mila km di strada ed autostrade» ha detto Massimo Simonini Ad di Anas. «Ripartiamo dal "Megalotto 3", per dare il segnale che l'Italia riparte dopo l'emergenza». Prima rigaseconda rigaterza riga Jole Santelli: hanno vinto i sindaci «È una vittoria dei sindaci» ha affermato il governatore Jole santelli presente alla cerimonia d'avviop del cantiere del terzo megalotto. «Il viceministro Cancellieri - ha poi chiosato la Santelli - è sempre molto vicino alla Calabria. Ringrazio il ministro De Micheli, della quale - ha rimarcato il governatore - conosco bene la sua grinta politica. La ringrazio per aver scelto di far ripartire l'Italia dalla nostra Calabria. La nostra è una delle terre più belle». Poi anche un invito: «Vieni a trovarci Paola, durante quei pochi giorni di vacanza che ti puoi concedere, ed assaporare attraversando la Statale 106, la nostra regione».



Gioia Tauro più connessa di Genova

Il Mediterraneo meglio del Nord Europa nel 2020, ma l'Italia resta indietro

ANTONELLA TEODORO* GENOVA. I dati del Liner shipping connectivity index elaborati da Mds Transmodal in collaborazione con Unctad aggiornati a maggio 2020 non mostrano alcun cambiamento rispetto al 2019Q2 per i primi tre posti della graduatoria europea e mediterranea sulla connettività portuale. Più in dettaglio, Rotterdam, Anversa e Amburgo confermano le loro posizioni al vertice con l'indice per Rotterdam e Amburgo in aumento da 91 a 92 punti e da 75 a 78 punti rispettivamente tra il secondo trimestre del 2019 e il secondo trimestre del 2020; Anversa, pur mantenendo la seconda posizione in classifica, ha visto una leggera diminuzione del suo Lsci da 89 punti a 88 durante lo stesso periodo. Con l'eccezione di Pireo che ha visto un peggioramento della sua posizione dal quinto al decimo posto con il suo Lsci ridotto da 62 punti nel secondo trimestre del 2019 a 61 nello stesso periodo del 2020, i restanti porti del Mediterraneo presenti in classifica hanno tutti visto un miglioramento della loro posizione a discapito dei porti del Nord Europa. Valencia è il porto che ha registrato il maggiore aumento, passando da 60 a 68 punti e al quarto posto in classifica. Il primo porto italiano nella classifica dei porti europei e mediterranei è Gioia Tauro, al 12° posto in aumento rispetto al 16° posto occupato nel secondo trimestre del 2019, essendo salito da 47 a 57 punti. Al contrario, Genova è sceso da 50 a 48 punti e nella classifica dal 35° al 49° posto. Vado Ligure è tra i primi 10 porti container italiani grazie all'apertura del suo nuovo terminal container, Vado Gateway, il 12 dicembre 2019. Venezia ha visto il più significativo calo del suo Lsci, da 19 a 11 punti nel corso dell'ultimo anno. Scendono La Spezia, Trieste, Salerno e Venezia, salgono Livorno, Napoli e Civitavecchia. Gli indici di connettività per gli altri porti container italiani sono generalmente stabili o in riduzione, con performance negative dovute principalmente alla riduzione nel numero di servizi marittimi e la riduzione del numero di collegamenti diretti per i porti italiani. *Senior consultant a Mds Transmodal (@anteo79)



De Micheli: "Lunedì la nomina del presidente del porto di Gioia Tauro"

Redazione

De Micheli: Lunedì la nomina del presidente del porto di Gioia Tauro 19 Maggio 2020 - Redazione Roma 'La nomina del presidente dell'Autorità portuale di Gioia Tauro è lì, sto facendo solo le ultime verifiche, ma lo ho deciso. A dir la verità lo avevo deciso già prima del Covid, poi siamo stati travolti. La gestione, soprattutto dei trasporti, è stata molto delicata e, quindi, adesso lo nomino. È questione solo di qualche giorno. Secondo me già lunedì prossimo firmo l'incarico'. A dirlo il ministro alle Infrastrutture e trasporti Paola De Micheli.



The screenshot shows a news article on the shipmag.it website. At the top, there is a dark banner with white text: "informative" and "Inviare una e gli avvenimenti di fatto sono stati integrati trattando dei personali con, così di navigazione in internet (e) e fornire una di notizie e dati identificativi necessari per il funzionamento e per il miglioramento della qualità dei servizi offerti. Continuare di accettare il blocco di cookie o altri identificativi consentendo e concordando questa informativa, proseguendo la navigazione di questa pagina. Disattivo un fine o un pulsante e continuare a navigare in altro modo." Below this is a button that says "Scopri di più e personalizza". The main headline of the article is "De Micheli: Lunedì la nomina del presidente del porto di Gioia Tauro" with a sub-headline "19 MAGGIO 2020 - Redazione". Below the headline is a video player showing Paola De Micheli speaking at a podium. To the left of the video are social media sharing icons for Facebook, Twitter, LinkedIn, and Email. To the right is a "Iscriviti alla newsletter" button with the text "Ricevi le migliori notizie sulle shipping due volte a settimana direttamente sulla tua email." Below the video are two "Articoli correlati" with small thumbnail images of port infrastructure.

«Bisogna costruire un nuovo piano di sviluppo territoriale»

In questa fase essenziale l' esenzione dei tributi come Tari e Occupazione suolo

Nuccio Anselmo Messina L' ennesimo grido d' allarme per una crisi strutturale che ha travolto i nostri territori e i tessuti economici. Una crisi che non ha bisogno delle "solite" misure ma necessita di interventi massicci di liquidità, oltre ad una progettualità molto diversa dal solito. Questa volta è il segretario generale della Cgil di Messina, Giovanni Mastroeni, che getta il sasso nello "stagno della stagnazione". Ieri mattina Mastroeni ha affrontato con tutto l' esecutivo provinciale del sindacato la fase che vive il territorio messinese e il Paese dopo il blocco totale delle attività negli ultimi mesi e la ripresa quasi totale. E intanto, per la Cgil «tale ripresa delle attività di lavoro deve assolutamente rispettare l' attuazione dei due protocolli di sicurezza nei luoghi lavoro sottoscritti dal Governo nazionale, sindacati, datori di lavoro». Il segretario della Cgil evidenzia come "«importante nella nostra realtà è stato il lavoro svolto dalla cabina di regia che la Prefettura di Messina ha istituito e le video conferenze tenute». «L' emergenza sanitaria - fa presente Mastroeni nell' analisi socioeconomica -, ha fatto emergere tutte le fragilità e le disuguaglianze che si sono accumulate negli anni. La stessa si è intrecciata con l' emergenza sociale e ambientale. All' avvio di questa nuova fase è responsabilità di tutta la classe dirigente italiana di ripensare un nuovo modello sociale e di sviluppo». E il futuro? «La Cgil Sicilia - aggiunge -, il 13 maggio ha presentato il Piano del lavoro, un progetto di rilancio mettendo l' accento sulla necessità di mettere in atto tutte le iniziative utili a garantire la sicurezza sanitaria e di gettare le basi per una rinascita. Dopo la pandemia la situazione è ancora più critica e bisogna intervenire subito per ridare speranze al mondo del lavoro, ai giovani, alle donne. Secondo la Cgil - sottolinea Mastroeni -, fondamentale diventa investire sul lavoro pubblico, sul servizio sanitario nazionale, sulla presenza nel territorio della sanità pubblica e dell' assistenza socio-sanitaria». Un altro tema importante: «Centrale diventa la riorganizzazione delle scuole, non è solo un fatto fisico, ma nell' era digitale serve una cultura flessibile capace di gestire complessità e differenze. Va rafforzata la formazione permanente. I 55 miliardi contenuti nel decreto rilancio del 14 maggio danno delle risposte positive a lavoratori e imprese anche se la gravità della situazione ne richiedeva di più. Si tratta comunque di evitare i ritardi che si sono registrati con il precedente decreto e quindi bisogna operare per fare arrivare i soldi nel più breve tempo possibile a lavoratori, disoccupati, cittadini e al mondo delle imprese». «La situazione della nostra provincia oggi - sottolinea Mastroeni -, è estremamente drammatica con interi settori economici in ginocchio (ristorazione, bar, parrucchieri, barbieri, estetisti, negozi, il **sistema** commerciale, artigianale, etc...) e tanti lavoratori e cittadini ancora in attesa degli ammortizzatori sociali o delle altre misure di sostegno al reddito previste. Per superare questo negativo e drammatico scenario che vive la provincia di Messina, accanto agli interventi economici previsti dal decreto rilancio del 14 maggio va avviato immediatamente un percorso di coinvolgimento di tutti i soggetti istituzionali, politici, sociali, culturali e professionali, per disegnare una fase nuova dove si affrontino le vecchie emergenze e le nuove emerse e accentuate con l' epidemia esplosa. Non è più possibile rinviare quindi l' avvio di un nuovo piano di sviluppo della provincia di Messina, partendo da un' attenta analisi delle caratteristiche presenti nel nostro territorio». Un passaggio sulle risorse: «Le risorse necessarie per i progetti di sviluppo vanno ricercate attraverso l' utilizzo



Gazzetta del Sud

Messina, Milazzo, Tremestieri

del nuovo Piano per il Sud presentato dal Governo nazionale laddove viene previsto l' utilizzo del 34% delle risorse del bilancio ordinario dello Stato da investire nelle aree del Mezzogiorno. Ricordo a tutti - osserva Mastroeni -, che dal 2000 al 2017 le regioni del Sud hanno perso circa 870 miliardi. Oltre tutti i fondi europei della programmazione 2021-2027 e le ingenti risorse previste nel varo del recovery fund votato dal Parlamento europeo lo scorso 15 maggio. Centrale diventa quindi per intercettare queste risorse una vera e nuova progettualità che fino ad oggi è mancata». Il segretario della Cgil prosegue poi con i punti cardine per lo sviluppo dell' area metropolitana messinese e con gli interventi da attuare: «sviluppo infrastrutture (portuali, ferroviarie, viarie, autostradali); realizzazione di progetti di crescita che può sviluppare la nuova **Autorità di sistema** portuale dello Stretto finalmente diventata operativa con la battaglia principale che è il riconoscimento del "porto core"; realizzazione immediata così come il Governo nazionale per bocca del ministro Provenzano ha annunciato dell' accelerazione e realizzazione con l' entrata a regime delle Zone economiche speciali con i progetti di sviluppo di nuovi insediamenti previsti specie nel settore agroalimentare; una nuova visione dello sviluppo delle politiche industriali che coniughi ambiente e sviluppo in una dimensione diversa e che veda la difesa del grande insediamento industriale rappresentato dalla Raffineria di Milazzo; lo sblocco di tutte le opere pubbliche cantierabili (di tutti gli enti) velocizzando le procedure e utilizzando modelli come quello che si è messo in campo per la realizzazione del ponte Morandi a Genova; l' avvio di una diversa politica dello sviluppo del turismo che con i suoi oltre 21mila lavoratori rappresenta uno dei settori di maggior peso economico». Ed ancora: «Va previsto alla fine dell' attività lavorativa che per quest' anno sarà più breve un intervento di cassa integrazione in deroga per gli stessi lavoratori. La pandemia ha creato in questo settore una gravissima crisi nel polo turistico di Taormina e in quello delle Eolie. Si tratta di utilizzare gli interventi previsti nell' ultimo decreto nazionale di rilancio per sostenere il settore con aiuti a fondo perduto, bonus vacanze, piani di sviluppo legati alla destagionalizzazione del settore oltre la necessità del congelamento e del rinvio di tutta la tassazione a carico delle aziende del settore con l' auspicio, viste le caratteristiche del nostro turismo, che il 3 giugno con le aperture dentro la comunità europea dei confini si possa riportare il turismo internazionale nel nostro territorio; una diversa politica di intervento per le fasce più fragili a partire dagli anziani». Il ruolo del settore pubblico: «È altresì necessario che le amministrazioni e i consigli comunali di tutte le municipalità della provincia realizzino in questa fase l' esenzione dei tributi (tari e tassa di occupazione suolo pubblico) per venire incontro alle esigenze delle attività economiche colpite dagli effetti della pandemia». «Si deve mettere in campo uno sforzo straordinario - sottolinea Mastroeni -, per dare risposte di lavoro ai tanti giovani ed evitare che gli stessi continuino a lasciare il nostro territorio. La Cgil lanciò un appello il 17 settembre scorso con la presenza del segretario Landini e dopo questa gravissima pandemia non è più rinviabile l' avvio di una fase di impegno straordinario che veda il massimo di unità e coesione». progetto disabili covid primo quartiere billa Ancora donazional Policlinico Il Policlinico "G. Martino" ha espresso il proprio ringraziamento per gli ulteriori supporti ricevuti nell' ambito delle azioni di contrasto all' emergenza Covid-19. In particolare, l' Ordine degli Avvocati di Messina ha donato un video laringoscopio. Il Rotaract Club dello Stretto ha fatto pervenire vari dispositivi sanitari di protezione (tra cui guanti, cuffie, sovrascarpe, calzari, tute e camici monouso, mascherine FFP2). A consegnarli al direttore del dipartimento Amministrativo dell' Aou. Elvira Amata è stato il presidente Antonino Arena, insieme ad altri soci. Si tratta di azioni di sostegno che potranno essere utili anche nell' ottica di quelle attività funzionali a garantire una piena ripresa dell' attività assistenziale.

Area Asi, chance di sviluppo

san filippo del mela Riflettori accesi da parte dell' **Autorità portuale** su una strada sollecitata da anni dai sindaci della Valle del Mela e di Milazzo e ritenuta fondamentale se si vuole rilanciare l' area Asi. Si tratta della viabilità di collegamento tra il porto di Milazzo le aree industriali di Pace e S. Filippo del Mela. Un progetto che il precedente presidente dell' ente di sistema, Antonino De Simone, ha cercato di portare avanti trovando però sempre ostacoli insormontabili. Ora ad essere informato di tale progettualità è stato anche Paolo Mega al quale gli amministratori hanno ricordato che l' intervento è presente nel Piano triennale delle opere pubbliche, denominato "Comune di Pace del Mela-Lavori adeguamento della viabilità di accesso esistente al pontile Asi" per un importo previsto di euro 1 milione 500mila euro. Pertanto sarebbe sufficiente riprendere l' accordo che fu oggetto di un protocollo d' intesa che i sindaci hanno firmato con l' **Autorità portuale** permetterebbe di definire le strategie e poter finalmente immaginare lo spostamento del traffico commerciale da Milazzo a Giammoro. E - si fa notare - anche il limite rappresentato dal fatto che la strada non sia compresa entro i confini demaniali di competenza dell' **Autorità portuale**, può essere superato dal fatto che sarebbe comunque opera di collegamento a servizio del porto. A ciò deve aggiungersi l' opportunità offerta dagli strumenti di programmazione finanziaria che si allocheranno nel prossimo quinquennio, interessando anche la Regione ai fini della sottoscrizione di un eventuale accordo di programma. g.p. L' **Autorità portuale** chiamata a sbloccare il lungo stallo.



Scontro sugli avvisi

L' odissea dei passeggeri mai partiti da Livorno

Passeggeri a terra, i social della Grimaldi Lines intasati da richieste di chiarimenti, coinvolta Federconsumatori; e la compagnia spiega che si è trattato di un disagio non dipeso dalla sua volontà. Tutto inizia lunedì sera: il traghetto Livorno -Palermo dovrebbe partire dalla Toscana intorno a mezzanotte, un gruppo di siciliani si presenta all' imbarco, ma della nave nemmeno l' ombra. E qui le due versioni si annullano a vicenda: secondo i passeggeri, la compagnia non ha comunicato nulla, se non un sms in cui si avvertiva che, secondo le norme della Sicilia, si può rientrare nell' isola solo per necessità, e si invita a contattare la compagnia via mail. Ma nell' sms non c' è scritto che il tragitto è stato annullato: mentre alcuni passeggeri, contattando la Grimaldi, vengono a sapere della cancellazione, altri ritengono di essere in regola con le norme prescritte per il rientro, e si presentano all' imbarco. A questo punto, vengono offerte due possibilità: o raggiungere Salerno, e imbarcarsi per Catania, o pretendere il rimborso. Avvertita, Federconsumatori prevede di intervenire a tutela dei passeggeri. La Grimaldi risponde che «tutti i clienti prenotati sono stati avvisati di mettersi urgentemente in contatto con il nostro call center. Sarebbero così stati informati della cancellazione e delle disposizioni amministrative per viaggiare verso la Sicilia. Ma 30 persone si sono presentate al **porto** di Livorno dove è stata offerta la possibilità di essere riprotetto su un altro collegamento Grimaldi Lines per la Sicilia, oppure di ottenere un rimborso. Ad alcuni è stato persino offerto il pernottamento in un albergo di Livorno, a spese della Compagnia. Ci scusiamo del disagio arrecato, non dipeso dalla nostra volontà». Le storie dei passeggeri sono quelle di questi giorni di emergenza, di siciliani che tentano di rientrare: Antonina Spataro è di Agrigento, Maria Rosa insegna a Pisa ma ha il marito a Castellammare; Irene Coraci ritorna a Trapani per assistere la madre che è stata operata e il giovane Marco Bisulca deve sostenere un colloquio di lavoro; altri come Carmelo Donzella, Castrenze Badagliacca, Emanuela Mobilia, Manuela Circhirillo, Giuseppe Amato, hanno invece perso il lavoro e vogliono tornare a casa. (*SIT*)



Concessioni portuali, è dibattito sull'utilità del Regolamento

Duci: «In ritardo di 26 anni, restano zone grigie» Provinciali: «È superato, ci sono altri strumenti»

ALBERTO GHIARA GENOVA. Il regolamento sulle concessioni portuali è un'urgenza o è superato? Opinioni differenti sono state espresse sul Secolo XIX da Gian Enzo Duci, presidente di Federagenti, e da Massimo Provinciali, segretario generale dell'Autorità di sistema portuale del mar Tirreno settentrionale e già direttore infrastrutture portuali del ministero dei Trasporti. Mi chiedo - ha affermato Duci - perché, dopo 26 anni di attesa, non si riesca a emanare il regolamento sulle concessioni previsto dalla riforma del 1994 che tutti, apparentemente, invocano. Il sospetto che dietro al mancato varo di questo regolamento si celino interessi e connivenze è oggettivo. Senza un regolamento moderno, chiaro, basato su parametri predefiniti e comparabili su base nazionale, le modalità di attribuzione e revoca delle concessioni sono sostanzialmente soggettive e lasciano spazio a dinamiche di libero arbitrio a volte in aree grigie del rapporto fra pubblico e privato. Provinciali a sua volta ha replicato che oggi un regolamento sulle concessioni aggiungerebbe poco all'efficienza dei porti italiani. Essendo un testimone diretto di quanto accaduto al ministero, Provinciali ha ricordato che la formulazione dell'articolo 18 nella riforma del 1994, che riguarda le concessioni, era complicata e di difficile applicazione. Tanto è vero che nel 2000 è stato riformulato con la legge 186. Dal 2000 al 2004, nel periodo in cui sono stato direttore del ministero per le infrastrutture portuali, abbiamo cominciato a lavorare a un regolamento. Abbiamo mandato la bozza al Consiglio di Stato e io stesso ho emanato una circolare che anticipava alle Autorità portuali il contenuto del regolamento, dicendo loro di tenersi pronte alla sua entrata in vigore. Poi che cosa è successo? È arrivata la riforma costituzionale del Titolo V, che nel 2005 ha messo la portualità fra le materie a legislazione concorrente. Il Consiglio di Stato adottò un orientamento per cui lo Stato non ha avuto più il potere di regolamentare la materia, non poteva adottare regolamenti su legislazioni che non fossero di materia esclusiva dello Stato. Soltanto il ministro Delrio ha provato a stilare una bozza di regolamento che ha inviato al Mef e al Consiglio di Stato, ma è stato un tentativo senza seguito. Vuol dire che per fare il regolamento occorre la condivisione fra Stato e Regioni? No, per il Consiglio lo Stato non aveva più potere regolamentare. Ma dirò di più. Dal 1995 al 2005 i porti italiani hanno funzionato bene anche in assenza di regolamento. Successivamente ha pesato un fattore esterno come la crisi finanziaria mondiale del 2008. Mi sembra che la necessità di un regolamento sia sfumata, anche perché ci sono altri strumenti. Gli operatori denunciano il fatto che ci sia mancanza di omogeneità da un porto all'altro nell'applicazione delle concessioni. Duci parla di arbitrarietà. Stimo molto Duci, ma come ho detto c'è una ragione storica se il regolamento non si è fatto. Non è dovuto a ignavia o incompetenza. Oggi i fondamenti sono uguali dappertutto perché li dà la legge, l'Antitrust e Autorità di regolazione trasporti (Art), la gara pubblica e la comparazione sono principi acquisiti. Bisogna trovare equilibrio fra autonomia regolamentare dei porti e necessità di principi omogenei. Quali sono gli strumenti in vigore che rendono inutile il regolamento? Il ministero ha emanato linee guida su pubblicità, trasparenza, parità di trattamento dei partecipanti. La comparabilità dei piani industriali in funzione di migliori traffici c'è sempre stato. Un altro criterio chiaro riguarda l'ottimizzazione degli spazi. Inoltre due anni fa l'Art ha emanato una delibera molto netta che offre una griglia di criteri comparativi. Poi una concessione a Genova è diversa che a Taranto o a Ancona.



IMO, Linee guida anti-covid-19 per il contatto tra personale di bordo e di terra

L' IMO pubblica le linee guida anti-covid-19 per le operazioni pratiche e l' utilizzo dei DPI per le interazioni tra il personale di bordo e quello di terra

19 May, 2020 L' IMO pubblica le linee guida anti-covid-19 per le operazioni pratiche e l' utilizzo dei DPI per le interazioni tra il personale di bordo e quello di terra. BRUXELLES - Il settore del trasporto marittimo è vitale per la catena di approvvigionamento mondiale. Durante la varie fasi della pandemia da COVID-19, è stato, ed è tutt' ora fondamentale, che tutto il personale di bordo e di terra, che potrebbe entrare in interazione tra loro, siano protetti dal contagio. L' IMO a tal fine ha diffuso le linee guida dell' Organizzazione mondiale della sanità (OMS) sull' uso dei dispositivi di protezione individuale (DPI) per ridurre al minimo i rischi di contagio da COVID-19 per tutto il personale marittimo, il personale dei pescherecci, i passeggeri e per tutti coloro che possono salire a bordo delle navi. Le linee guida si applicano anche al personale di terra che si appresta a salire a bordo delle navi ed interagire con i marittimi di bordo, sono pertanto incluse una serie di figure professionali come: piloti di porto, lavoratori portuali, ormeggiatori, Corpo delle Capitanerie di porto, agenti marittimi, ecc. La guida ai DPI è disponibile alla pagine Media di Corriere marittimo. L' utilizzo dei dispositivi di protezione individuale - DPI (PPE personal protective equipment) per le interazioni tra il personale di bordo e quello di terra: A supporto del processo decisionale e la valutazione del rischio, l' IMO ha inoltre diffuso le misure pratiche per affrontare i rischi COVID-19 per tutte le persone coinvolte nelle attività a bordo delle navi e nei porti nel caso in cui dovessero necessariamente interagire tra loro (disponibili alle pagine pagine Media di Corriere marittimo). Partendo tuttavia dal principio che esistono delle differenze a livello internazionale tra i porti, le linee guida propongono un sistema semplice per valutare i rischi e comunicare le misure di controllo che verranno messe in atto, di comune accordo, per ridurre il rischio di contagio. Si tratta anche di semplici passaggi precauzionali da effettuare quando la presenza del personale dei porti si rende necessaria a bordo delle navi, come per esempio nel caso delle operazioni di pilotaggio portuale. Si parte dalla riduzione al minimo del numero di persone presenti; l' utilizzo di passerelle esterne anziché accedere attraverso l' alloggio dell' equipaggio; al lavaggio frequente delle mani; fino al mantenimento delle distanze sociali. Tali linee guida sono state predisposte grazie ad un lavoro consultivo svolto da IMO in cooperazione con le molte categorie associative coinvolte: ICS, IAPH, BIMCO, IACS, IFSMA, IMPA, INTERTANKO, P&I Clubs, CLIA, INTERCARGO, InterManager, IPTA, FONASBA, e WSC; International Maritime Employers' Council (IMEC) e International Support Vessel Owners Association (ISOA).



ECSA, Armatori europei colpiti dalla crisi - Cresce la disoccupazione dei marittimi

19 May, 2020 I risultati dell'indagine di una indagine svolta dall' ECSEA, l'Associazione degli armatori europei, mostrano che importanti segmenti dell'industria marittima europea sono fortemente colpiti e che le misure europee o nazionali non sempre sono idonee in tutti gli Stati membri per alleviare la situazione. Il trasporto marittimo europeo sta affrontando un momento critico di fronte all'attuale pandemia di COVID-19. Le compagnie di navigazione, i noleggiatori, gli operatori, gli armatori, gli equipaggi e il personale di terra stanno affrontando difficoltà crescenti nel proseguire le loro operazioni. Si sono registrate significative perdite immediate di fatturato e un grave declino dell'occupazione. Ad eccezione delle petroliere, tutti gli altri segmenti hanno registrato perdite immediate significative. I segmenti più colpiti sono traghetti, crociere, vettori automobilistici e navi di servizio offshore. Il calo del fatturato ha raggiunto un livello superiore al 60%. Gli intervistati hanno segnalato che è prevista una certa ripresa nel resto dell'anno rispetto all'impatto economico immediato, tuttavia le perdite di fatturato rimangono significative in tutto il settore, ad eccezione del settore delle navi cisterna. L'impiego della gente di

mare e del personale di terra segue schemi molto simili con una forte diminuzione della gente di mare nei segmenti più colpiti e meno per il personale di terra. Mentre per il personale di terra le aziende possono fare riferimento a misure nazionali, per quanto riguarda i marittimi i regimi nazionali si applicano solo ai cittadini, tralasciando altre nazionalità. Uno dei risultati meno rassicuranti emersi dal rapporto è la mancanza di misure nazionali, regionali o locali messe in atto per fronteggiare i problemi di liquidità o di misure non applicabili al settore marittimo. Nel caso in cui esistano misure, le banche non offrono tali opzioni nella pratica; e quando lo fanno, l'onere amministrativo e i costi superano i benefici. Una tendenza preoccupante è che i segmenti più colpiti che hanno maggiormente bisogno di assistenza finanziaria sono proprio quelli che non la ricevono. Prospettive per lo shipping europeo nel 2020 Con un bilancio così pesante sul finanziamento e sull'occupazione, l'industria marittima europea non prevede un pieno ritorno al livello pre-crisi delle attività nel corso del 2020. Mentre oltre la metà delle società che hanno risposto mantiene una prospettiva positiva sul ritorno al livello di occupazione pre-crisi, gli investimenti pianificati dovranno essere annullati o sospesi. Questo è certamente il caso degli investimenti nella riduzione delle emissioni atmosferiche: solo il 26% ritiene di poter procedere come previsto, il 30% procederebbe in misura minore, mentre il 44% non è più in grado di effettuare tali investimenti. Questa è una grave battuta d'arresto per l'industria marittima, che è pienamente allineata con gli obiettivi dell'IMO di riduzione di CO2 nel 2050 ed che ha dato pieno supporto alla nuova Commissione europea per l'ambizioso progetto dell'UE di essere il primo continente al mondo a emissioni zero.



Indagine Ecsa: dopo il Covid-19 meno occupazione e meno investimenti in navi

Fatta eccezione per gli armatori che operano nel segmento liquid bulk, tutti gli altri attori del trasporto marittimo in Europa stanno subendo ingenti perdite a causa degli effetti sulla loro attività della pandemia di Covid-19 e le previsioni sul futuro sono poco incoraggianti. Lo evidenzia un'indagine condotta dall'European Community Shipowners' Association (ECSA) dalla quale emerge che molti segmenti del settore marittimo europeo sono fortemente colpiti dalla crisi in atto e che le misure assunte a livello europeo o nazionale per alleviare tali difficoltà non sempre sono disponibili in tutti gli Stati membri dell'Ue. Oltre ad un significativo impatto negativo sul conto economico delle compagnie di navigazione in termini di perdita di fatturato, la crisi sanitaria sta avendo anche un grave impatto sull'occupazione nel settore marittimo. Se il settore delle navi cisterna risulta il meno danneggiato dall'impatto della crisi, l'indagine mostra come invece fra i business più colpiti ci siano i traghetti, le crociere, il trasporto di veicoli nuovi e le navi a supporto dell'industria offshore. Relativamente alla riduzione di fatturato determinata dalle limitazioni agli spostamenti delle persone imposte dai governi per contenere il contagio, la flessione più consistente accusata nel marzo 2020 rispetto al marzo 2019 è stata registrata dal settore dei traghetti, con molte compagnie che hanno denunciato un calo del fatturato superiore al 60%. A seguire le navi da crociera, le car carrier e le navi per l'industria offshore. Diametralmente opposta invece la situazione per le petroliere e le navi cisterna che lo scorso mese di marzo hanno registrato un aumento significativo del loro fatturato. L'indagine condotta da Ecsa fra i propri associati è stata incentrata anche sulle previsioni di fatturato relativo al secondo trimestre 2020, rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente, e la risultanza non cambiano. Non solo: per le car carrier, le navi per l'industria offshore, le navi general cargo e le portacontainer l'aspettativa è di un peggioramento dei risultati economici. Per ciò che riguarda le previsioni per l'intero 2020, dall'indagine risulta che la maggior parte degli operatori attivi nel comparto del trasporto passeggeri prevede un calo del fatturato di oltre il 40% rispetto allo scorso anno. Guardando all'aspetto dell'occupazione gli operatori con flotte di bulk carrier e di tanker hanno segnalato di non aspettarsi grandi cambiamenti, mentre quelli che operano portacontainer e general cargo prevedono un calo fino al 20% dei marittimi occupati a bordo. Riduzioni molto più consistenti sono attese in altri segmenti che registrano maggiori perdite, ovvero quelli delle crociere, dell'offshore, delle navi porta-auto e dei traghetti in cui si prevede una diminuzione anche superiore al 60% dei marittimi occupati. Quanto al personale di terra l'indagine ha riscontrato trend analoghi, con un maggiore impatto negativo sull'occupazione nei segmenti più colpiti dal lockdown. Tuttavia, rispetto alle previsioni sull'occupazione dei marittimi, ci sono meno aspettative di gravi perdite di posti di lavoro superiori al 60% del totale. ECSA ha domandato inoltre ai propri associati se le misure assunte a livello nazionale o regionale per salvaguardare l'occupazione dei marittimi e del personale di terra siano state efficaci. Dal sondaggio risulta che per i settori dei traghetti, delle navi ro-pax, delle navi da crociera e delle car carrier le misure in atto forniscono un sostegno significativo a breve termine, ma non si adattano sufficientemente al settore marittimo. In particolare, è stato segnalato che le misure di sostegno si applicano solo a una parte della gente di mare, ad esempio perché la misura si applica solamente ai cittadini dello Stato che ha adottato la misura, e che le misure non consentono di recuperare integralmente la quota di salari che è stata perduta. Infine l'indagine dell'associazione europea degli armatori fra i propri membri ha sottolineato che le misure messe a disposizione delle imprese per fare fronte ai problemi di liquidità



non sono risultate utili alle shipping company. Circa la metà degli intervistati,



infatti, ha affermato che non sono state assunte misure nazionali, regionali o locali a tale scopo e che laddove siano state assunte queste non sono applicabili al settore marittimo. Circa le misure proposte dagli istituti di credito per supportare i clienti con problemi di liquidità, solo una minoranza degli intervistati ha affermato che le misure siano efficaci, mentre è stato ampiamente evidenziato che, anche quando esistono misure di sostegno adottate dai governi, in pratica le banche non offrono queste opzioni o se le offrono le compagnie armatoriali non ne fanno uso. Questo perché gli oneri amministrativi e i costi da affrontare per ottenere sostegni alla liquidità superano i benefici ottenibili con queste misure. Traendo le conclusioni della propria indagine, l'associazione degli armatori europei ha rilevato che in generale l'industria marittima europea non prevede un ritorno al livello di attività pre-crisi nel corso del 2020. In particolare, il 74% degli intervistati non prevede che la situazione possa iniziare a migliorare nelle prossime settimane, con un ritorno graduale a condizioni normali d'attività a partire da giugno. Per quanto riguarda l'occupazione: il 65% degli intervistati pensa di mantenere o di tornare allo stesso numero di marittimi precedentemente impiegati e il 56% di loro pensa che ciò accadrà anche per il personale di terra. In termini di nuovi investimenti per limitare le emissioni inquinanti nell'aria da parte delle navi, il 26% dei rispondenti ritiene che tornerà ad agire come prima, il 30% sostiene che continuerà a investire in quella direzione ma meno di prima, mentre il 44% pensa che non sarà più possibile perseguire quell'obiettivo. Interessante anche l'esito della domanda che riguarda il rinnovo delle flotte: solo l'11% delle aziende ritiene che dopo il Covid-19 tutto tornerà com'era pianificato prima dell'emergenza, il 37% ritiene che i nuovi progetti d'investimento subiranno un rallentamento mentre il 52% prevede che non si dedicherà al rinnovo della flotta dopo la pandemia.

Bandiera (Fedepiloti): pronti ad ogni necessità

Il traffico nei porti italiani ha avuto una forte flessione, le crociere sono azzerate

ROMA Francesco Bandiera presidente della Federazione Piloti dei porti ha accettato la nostra richiesta, pubblicata sul nostro sito web. Ha fatto un largo excursus sulla situazione attuale, ha parlato dell'importanza dei porti, del traffico merci, del lavoro dei piloti che noi abbiamo chiamato i suoi ragazzi ma che in realtà sono i professionisti del mare. Il presidente ha evidenziato quello che al momento è il lavoro nei porti in drastico calo ha detto Bandiera per non parlare poi del settore crocieristico che è al momento azzerato ma che lo sarà per tutto il 2020. Si spera nella ripresa del 2021, ma all'anno prossimo come ci arriviamo?, quale sarà la situazione della nostra economia che in autunno si dice dovrebbe rialzare la testa?. Riusciremo a risollevare il mercato interno. I piloti sono sempre al loro posto, stanno lavorando nella massima sicurezza, non ci sono fra loro operatori che hanno dovuto assentarsi per attacco del virus, ma nel contempo ringraziano chi ha lavorato giorno e notte negli ospedali e nelle case di cura. Vi lasciamo all'intervista del presidente che ringraziamo per aver accettato l'invito del nostro quotidiano.

Vezio Benetti

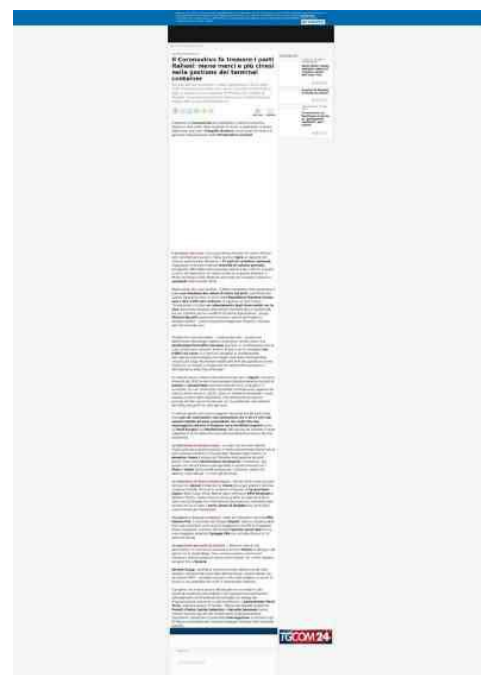


Il Coronavirus fa tremare i porti italiani: meno merci e più cinesi nella gestione dei terminal container

Nel periodo del lockdown è stato soppresso il 16,5% delle rotte che partivano dalla Cina verso il Vecchio Continente e oggi si vocifera di un interesse di Pechino per il porto di Taranto. La presenza orientale nelle acque italiane ha però origine ben prima della Pandemia

GIUSEPPE CONTE

L'epidemia di Coronavirus sta impattando il sistema economico italiano in tanti modi. Dopo la paralisi di servizi e produzione, a essere colpiti sono stati pure i trasporti di merci, inclusi quelli via nave, e in generale l'organizzazione delle infrastrutture portuali. Il business del mare - Con quasi 8mila chilometri di coste e 534 tra porti commerciali e turistici, l'Italia ha con il mare un rapporto non soltanto sentimentale. Attraverso i 57 porti di carattere nazionale, raggruppati in 16 zone chiamate Autorità di sistema portuale, accogliamo l'84% delle merci importate dall'Ue e ben il 99,4% di quelle in arrivo dai paesi extra Ue. Stessi numeri se si guarda all'export: il 95,9% del made in Italy destinato alle realtà non europee si muove su container (dati Eurostat 2018). Meno merci da e per la Cina - L'effetto immediato della quarantena è stata una riduzione dei volumi di merci nei porti, soprattutto per quanto riguarda le merci in arrivo dalla Repubblica Popolare Cinese, vale a dire il 20% dei container in ingresso nei porti italiani. "Sicuramente vi è stato un rallentamento degli interscambi con la Cina dovuto alla riduzione delle attività manifatturiere e commerciali, ma non risultano per ora modifiche di natura organizzativa", spiega Oliviero Baccelli professore Economia e politica dei trasporti e direttore CERTeT - Centro di Economia Regionale, Trasporti e Turismo dell'Università Bocconi. "Quello che si può prevedere, - continua Baccelli, - ma solo per determinate merceologie legate a componenti ad alto valore, è la sostituzione fra traffici via mare (più lenti, in considerazione che da e per la Cina sono necessari almeno 30 giorni per le consegne) con traffici via aerea (3-4 giorni di consegna) in considerazione dell'urgenza nelle consegne che magari sono state rallentate dalla chiusura più lunga del previsto rispetto alle ferie del capodanno cinese. Credo che sia limitato a componenti nel settore dell'automotive e dell'elettronica dalla Cina all'Europa". Un calo dei volumi atteso è stato documentato già in Liguria: nel primo trimestre del 2020 le merci movimentate complessivamente dai porti di Genova e Savona-Vado sono diminuite del 5,4%, a 16.050.177 tonnellate. Un calo "totalmente imputabile" all'andamento negativo del mese di marzo chiuso a -16,2%. Quasi un milione di tonnellate in meno rispetto a marzo 2019 sottolinea la nota dell'Autorità di sistema portuale del Mar Ligure Occidentale che ha pubblicato i dati definitivi del traffico dei primi tre mesi dell'anno. E i dati più globali sono anche peggiori: l'associazione dei porti cinesi stima per gli scali asiatici una contrazione tra il 10 e il 15% dei volumi rispetto all'anno precedente. Un crollo che non danneggerà soltanto il Dragone ma avrà effetti negativi anche sul Nord Europa e sul Mediterraneo. Nel periodo del lockdown è stato soppresso il 16,5% delle rotte che partivano dalla Cina verso il Vecchio Continente, La silenziosa invasione cinese - Le merci ma non solo. Mentre l'Italia continua a perdere posizioni a livello internazionale (siamo solo la terza potenza marittima in Europa dopo Olanda e Regno Unito), la presenza cinese è sempre più rilevante nella gestione dei porti italiani intesi come infrastrutture strategiche. Il fenomeno - per quanto non ancora esteso o paragonabile a quanto successo con il Pireo di Atene (prima realtà europea per i container, seguita da Valencia e Barcellona) - è chiaro già da tempo. La



situazione di Savona-Vado Ligure - Già nel 2016 è nata una joint venture tra i danesi di Maersk e la cinese Cosco per gestire il terminal container e Reefer Terminal (i container refrigerati) di Savona-Vado Ligure . Nella nuova entità, Maersk opera attraverso APM Terminals e detiene il 50,1%, mentre Cosco si ferma al 40%. Un ulteriore 9,9% è nelle mani di Qingdao Port International Development, controllata dalla società che ha in mano il porto cinese



TGCom

Focus

di Qingdao (tra i primi dieci scali al mondo per importanza). Singapore a Genova e Venezia - Dagli anni Novanta il terminal PSA Genova Pra' è controllato dal Gruppo Sinport (nato su iniziativa della Fiat e poi controllato come socio di maggioranza da PSA di Singapore). Stessa situazione, insomma, del terminal Venezia Vecon Spa che ha come maggiore azionista il gruppo PSA che controlla 28 porti in 16 paesi del mondo. La questione del porto di Taranto - Mentre il ruolo di una partnership è in una fase di valutazione anche a Trieste (il dialogo è già aperto con la statale Cccc , China communications construction company), arrivano proprio in questi giorni segnali che i cinesi vogliono spingersi fino a Taranto . Ferretti Group - azienda di cantieristica nata italiana ma dal 2012 salvata in extremis dai cinesi della Weichai Group, società statale che ne detiene l' 86% - vorrebbe realizzare nello scalo pugliese un centro di ricerca e uno produttivo per scafi in vetroresina e carbonio. Il progetto non è stato ancora ufficializzato ma un mese fa sulla presenza mandarina nella regione si era espresso favorevolmente il sottosegretario alla Presidenza del Consiglio con delega alla programmazione economica e agli investimenti, il pentastellato Mario Turco , originario proprio di Taranto. Adesso due deputati pugliesi di Fratelli d' Italia , Davide Galantino e Marcello Gemmato hanno chiesto l' accesso agli atti per recepire tutta la documentazione riguardante l' operazione e presentato interrogazione al ministro Luigi Di Maio e al presidente del Consiglio Giuseppe Conte per fare luce sulla vicenda.

Coronavirus, anche i porti inglesi si lamentano: "Pochi aiuti dal governo"

Redazione

Londra Solo il 36% dei porti del Regno Unito è fiducioso sulle proprie prospettive commerciali nei prossimi 12 mesi e l'86% ha ammesso di temere impatti sostanziali o gravi sul traffico e sulle attività dei clienti. Lo rivelano i nuovi dati pubblicati dalla British Ports Association (BPA). I numeri mostrano anche che, sebbene la maggior parte dei porti non abbia approfittato delle misure di sostegno del governo, oltre la metà (55%) non è soddisfatta dei meccanismi e dei finanziamenti disponibili. BPA ha pubblicato i risultati di un sondaggio completato da un'ampia varietà di porti per determinare l'impatto di COVID-19 sulle attività portuali. Commentando i risultati, Phoebe Warneford-Thomson, analista politico e economico presso la British Ports Association, ha spiegato: 'Diverse settimane dopo l'inizio della pandemia, non sorprende che l'86% dei porti riferisca un impatto sostanziale o grave sulle attività dei propri clienti e che solo il 36% si senta fiducioso per l'anno a venire. Quelli che destano particolare preoccupazione sono i porti coinvolti nelle attività passeggeri, il settore petrolifero e gli sbarchi di merce'.

informative

Se vuoi una copia gratuita di questo articolo o altri contenuti, ti invitiamo a iscriverti alla nostra newsletter. In questo modo potrai ricevere le notizie più importanti e rimanere aggiornato su tutto il mondo del shipping.

Coronavirus, anche i porti inglesi si lamentano: "Pochi aiuti dal governo"

19 MAGGIO 2020 - Redazione

Londra - Solo il 36% dei porti del Regno Unito è fiducioso sulle proprie prospettive commerciali nei prossimi 12 mesi e l'86% ha ammesso di temere impatti sostanziali o gravi sul traffico e sulle attività dei clienti. Lo rivelano i nuovi dati pubblicati dalla British Ports Association (BPA).

I numeri mostrano anche che, sebbene la maggior parte dei porti non abbia approfittato delle misure di sostegno del governo, oltre la metà (55%) non è soddisfatta dei meccanismi e dei finanziamenti disponibili.

HPA ha pubblicato i risultati di un sondaggio completato da un'ampia varietà di porti per determinare l'impatto di COVID-19 sulle attività portuali.

Iscriviti alla newsletter

Ricvi la migliori notizie sullo shipping due volte a settimana direttamente sulla tua email.

[Iscriviti](#)

La Spagna riammette i collegamenti via mare con l'Italia

Redazione

Genova Il governo spagnolo ha deciso di annullare il divieto d'ingresso nel Paese, imposto oltre due mesi fa, per i voli e le navi passeggeri ad eccezione di quelle da crociera provenienti dall'Italia. La decisione è stata presa dal ministero dei Trasporti ed è stata pubblicata oggi sulla Gazzetta Ufficiale. Rimane in vigore comunque, per tutti gli stranieri in arrivo nel Paese, l'obbligo di quarantena di 14 giorni imposto la settimana scorsa da Madrid.

The screenshot shows a news article on the shipmag.it website. At the top, there is a dark banner with the word 'informativa' and a small 'X' icon. Below this, the article title 'La Spagna riammette i collegamenti via mare con l'Italia' is displayed in a large, bold font. Underneath the title, there is a sub-headline 'Genova - Il governo spagnolo ha deciso di annullare il divieto d'ingresso nel Paese, imposto oltre due mesi fa, per i voli e le navi passeggeri - ad eccezione di quelle da crociera - provenienti dall'Italia. La decisione è stata presa dal ministero dei Trasporti ed è stata pubblicata oggi sulla Gazzetta Ufficiale. Rimane in vigore comunque, per tutti gli stranieri in arrivo nel Paese, l'obbligo di quarantena di 14 giorni imposto la settimana scorsa da Madrid.' To the right of the article text, there is a 'Iscriviti alla newsletter' button and a small text box that says 'Ricevi le migliori notizie sulle shipping due volte a settimana direttamente sulla tua email.' Below the main article text, there is a section titled 'Articoli correlati' which contains two smaller article thumbnails. The first thumbnail is titled 'La Spagna chiude la frontiera almeno per...' and the second is titled 'Il MIT riapre i collegamenti marittimi con la Sicilia'.